

META 1249 “ELABORAR UN DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRASPORTE Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL DISTRITO FEDERAL”

DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRASPORTE Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL DF QUE CONTENGA EL DISEÑO CONCEPTUAL OPERATIVO Y ESQUEMA TÉCNICO DEL SISTEMA INFORMÁTICO DE MONITOREO DE ACCIONES PARA LA PASE DE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES

Diciembre, 2015

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRASPORTE Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL DF

ÍNDICE

I. Presentación/Introducción.....	6
II. Consideraciones preliminares.....	9
III. Objetivos y metodología de la línea de base	15
3.1. Objetivos.....	15
3.2. Marco Conceptual	17
3.3. Marco normativo nacional y local. Armonización legislativa en la Ciudad de México en materia del derecho de las mujeres y las niñas para una vida libre de violencia. 22	
3.3.1. Marco normativo nacional.....	23
3.3.1.1. Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.....	23
3.3.1.2. Código Penal Federal.....	25
3.3.2. Marco normativo local	27
3.3.2.1. Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en Distrito Federal.....	27
3.3.2.2. Código Penal para el Distrito Federal.....	31
3.4. Análisis comparativo de la legislación mexicana y los ordenamientos internacionales	32
IV. Metodología general de cada una de las fases del estudio.....	40
4.1. Estudio diagnóstico sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños.....	41
4.1.1. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: informantes de primer nivel.....	43
4.1.2. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: grupos vulnerables e informantes de segundo nivel.....	52
4.1.3. Diseño de un sistema de monitoreo: metodología marco lógico y matrices de objetivos e indicadores	58
4.2. Restricciones del trabajo	60
4.3. Diseño del documento de línea base	61
V. Resultados: observaciones y hallazgos principales de la etapa de estudio diagnóstico	62
5.1. ¿De qué tamaño es el problema de la violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México?.....	62
5.2. ¿Cuáles son las distintas expresiones de la violencia sexual?.....	64

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

5.3.	¿Es diferente la violencia sexual que se ejerce en el espacio público y el privado?	67
5.4.	¿Las mujeres se sienten seguras en el uso del espacio público?.....	71
5.5.	¿Cómo se perciben los espacios de transporte en la Ciudad de México entre las mujeres?	73
5.6.	¿La violencia sexual es un problema identificado con claridad por las mujeres?	75
5.7.	¿Quiénes son propensas a ser violentadas sexualmente en el espacio público?	76
5.8.	¿Existe un perfil del agresor?	79
5.9.	¿Cuáles son las tácticas de auto-preservación que emplean las mujeres para evitar ser violentadas sexualmente en el espacio público?.....	82
5.10.	¿Cómo reaccionan las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el espacio público? ¿Cómo reaccionan otros agentes sociales?	85
5.11.	¿Cuáles son las consecuencias identificadas de ser víctima de violencia sexual?.....	88
5.12.	¿Cuáles son las causas imputadas de la violencia sexual en el espacio público?.....	91
5.13.	¿Cómo perciben y viven las mujeres indígenas los riesgos de ser víctimas de violencia sexual en el espacio público?	94
5.14.	¿Cómo perciben y viven las mujeres con discapacidad los riesgos de ser víctima de violencia sexual en el espacio público?	99
5.15.	¿Cómo se identifica y percibe la problemática de violencia sexual por parte del personal de conducción del transporte público concesionado?.....	101
5.16.	¿Cómo se percibe la problemática de violencia sexual entre el personal de seguridad de los circuitos de transporte de la CDMX?	108
5.17.	¿Cómo se percibe la problemática de la violencia sexual entre otros servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México?.....	116
5.18.	¿Cómo se piensa a la violencia sexual en contra de las mujeres desde la perspectiva de los varones?.....	120
VI.	Síntesis de hallazgos y recomendaciones.....	125
6.1.	Área de intervención disposicional.....	133
6.2.	Área de intervención circunstancial.....	138
6.3.	Áreas de intervención relacional	143
VII.	Recomendaciones del estudio.....	146
7.1.	Introducción	146
7.2.	Definir con precisión la población atendida y el conjunto de actores participantes como posibles socios y beneficiarios del programa	148

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

7.3. Armonización de la legislación y los programas de gobierno	149
7.3.1. Armonización legislativa en el Distrito Federal:	149
7.4. Presupuesto y recursos humanos	151
7.5. Información sobre violencia sexual, procesamiento y atención	151
7.6. El proceso de procuración de justicia	153
7.7. Capacitación a todos los niveles	155
7.7.1. Crear un conjunto de protocolos de conducta en caso de ocurrir un acto de violencia sexual.	156
7.8. Comunicación y Propaganda	158
VIII. Conclusiones	159
IX. Bibliografía empleada para el estudio diagnóstico	162
I. Anexos	168

I. Presentación/Introducción

Presentación

El presente estudio “Diagnóstico Sobre la Violencia contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte y los Espacios Públicos del Distrito Federal”, forma parte de los esfuerzos y avances realizados por el gobierno de la Ciudad de México, en pro de la equidad de género y a favor de la reducción de la violencia contra la mujer. El análisis, recomendaciones y herramientas aquí contenidas, se enmarcan en los objetivos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad para de la Ciudad de México.

El documento abona a la integración de componentes programáticos locales e internacionales, tomando como punto de partida las indagaciones precedentes que ONU Mujeres ha promovido en diversas ciudades como Quito y Nueva Delhi sobre la problemática de la violencia sexual en el espacio público.

En virtud de ello, el trabajo que presentamos es parte del diagnóstico elaborado para ONU Mujeres y ONU Hábitat en el marco de su programa global “Ciudades Seguras, libres de violencia contra la mujer”, iniciativa de la cual formará parte la Ciudad de México (*the Safe Cities Free of Violence against Women and Girls Global Program*). Sin el auspicio de ambas instancia de Naciones Unidas, y sin la cooperación internacional española, dicha labor hubiese sido irrealizable.

Con base en ese antecedente, convenimos elaborar un documento que integre acciones y recomendaciones que contribuyan a definir los principales objetivos, metas y líneas de acción del Programa Ciudad Segura y Amigable para 2016-2018.

En este contexto se firmó un Memorándum de entendimiento firmado por el Jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera, con ONUMUJERES-Oficina México, y el INMUJERES-DF, que estableció un programa de trabajo con El Colegio de México para emprender una

conjunto de estudios diagnósticos, evaluación de los niveles de operación y aceptación de la población a las medidas de protección del Programa.

El estudio parte de una discusión colectiva internacional que propone erradicar la violencia contra la mujer en todas sus dimensiones, reconociendo que la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte y los espacios públicos es un agravante de proporciones insoslayables, que demanda de visibilización y el establecimiento de instrumentos programáticos de atención urgente.

Creemos firmemente que el desarrollo pleno de las mujeres y las niñas, así como las condiciones para su desarrollo igualitario y libre, requiere de investigaciones sólidas que construyan información de base para diseñar programas sustentables. Con esa finalidad se firmó un convenio para abordar los aspectos siguientes de la investigación:

1. Introducir la perspectiva de diversidad social, edad, y capacidades diferentes en el diagnóstico de la inseguridad y percepción de riesgo de las mujeres y los hombres en el transporte y en los espacios públicos
2. Incluir la perspectiva de la masculinidad en el diagnóstico general del problema de la violencia sexual contra la mujer en el transporte
3. Incluir la experiencia de las y los policías, así como de operarios y servidores públicos del sistema de transporte de la Ciudad
4. Elaborar una Línea de Base para la evaluación de los avances en las diversas perspectivas del programa
5. Realizar el diseño conceptual y técnico-informático para un Sistema de monitoreo de las diversas acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público.

Entre las metas del estudio está profundizar en hechos de violencia contra las mujeres, con base en información previa de acciones de prevención, atención y acceso a la

justicia en el espacio público, y en particular, en el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público.

El trabajo se complementa con experiencias vividas por las mujeres, mujeres indígenas, mujeres discapacitadas y niñas que determinan su grado de acceso real al uso del transporte público y su entorno. Por último, se incluye la perspectiva masculina así como la experiencia por parte de las y los policías que intervienen en las medidas de acción dentro del transporte público.

Con base en lo anterior, se trabajó un estudio de línea de base con los registros existentes y nuevos datos construidos dentro de la actual investigación. El contenido del reporte se ordena en concordancia con el convenio antes mencionado, integrando un documento completo de diseño conceptual y metodológico, así como un conjunto de hallazgos y recomendaciones, a los cuales se suman anexos técnicos que detallan cada uno de los productos entregables.

El estudio sólo fue posible con la colaboración abierta de numerosas personas y entidades públicas y sociales, a quienes agradecemos su apoyo en la construcción de un diagnóstico que será parte sustantiva de un programa que avance en la promoción de los derechos de las mujeres y en la erradicación de todas las formas de violencia que las afectan, particularmente la violencia sexual en el transporte.

Para lograr el levantamiento de la información tuvimos la fortuna de contar con la colaboración de mujeres usuarias del transporte público, con quienes pactamos salvaguardar la información de manera confidencial y anónima. De manera particular, agradecemos a ellas su respaldo y confianza por ser parte de este esfuerzo.

Atentamente

Arturo Alvarado, coordinador del proyecto.

El Colegio de México, 9 de febrero de 2015.

Consideraciones preliminares

El presente documento es el resultado de un proceso de investigación realizado en diferentes etapas por un equipo de investigadoras e investigadores de El Colegio de México, bajo auspicio y acompañamiento de ONU-Mujeres y el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (Inmujeres CDMX).

La violencia en todas y cada una de sus expresiones conforma una problemática multicausal, en la que agresiones o conductas perjudiciales en contra de cualquier ser humano, son a la vez productoras y productos de desigualdades sociales, asimetrías de poder y obstáculos para el desarrollo integral de toda persona.

Particularmente, la violencia que se ejerce en contra de las mujeres y las niñas constituye un fenómeno que resulta de los modelos de género y las normas sociales establecidas que presentan un sistema diferenciado por sexo, el cual constituye asimetrías expresadas en relaciones de poder en lo social y privado de carácter controlador, dominante y agresivo hacia las mujeres. Esto se expresa mediante un trato desigual diferenciado por género en los diversos ámbitos de la vida, negación de derechos fundamentales, posesión inequitativa de capitales o en distinciones de etnia, edad, capacidades o religión, a lo cual se suma el estatus de subordinación que infundadamente se ha naturalizado mediante los modelos de género (Purkayastha et. al., 2003; Pain, 1991; Dymén & Ceccato, 2012; England & Simon, 2010).

De manera específica, el desplazamiento y aprovechamiento de las ciudades está condicionado por la apropiación desigual del espacio entre hombres y mujeres, pues la experimentación de sensaciones de temor, riesgos, amenazas o formas de violencia directa, son disparidades basadas en el género que se viven y se actualizan en la cotidianidad de los circuitos de interacción, los recorridos y el trazado de rutas entre orígenes y destinos.

En este sentido, la relación entre el espacio público y privado se hace manifiesta en el *continuum* de expresiones sociales y arreglos relacionales que tienden a reproducir la

exclusión, control, apropiación y dominación de las mujeres, mediante la asignación y negación de espacios a los que las mujeres “deben pertenecer” o se les niega su presencia.

Entendemos que la violencia en contra de las mujeres suele suscitarse a partir de la intersección entre distintas formas de agresión o provocación de daño,¹ sin embargo, la violencia sexual representa una de sus versiones más preocupantes, tanto por su incidencia como por sus efectos sobre quienes han sido violentadas. Las agresiones de carácter sexual vienen dadas por un amplio espectro de conductas no deseadas que van desde el acoso verbal y sexual, el exhibicionismo, las amenazas de muerte, tocamientos o roces sobre ciertas partes del cuerpo hasta la violación (ONU-Mujeres, ONU-Habitat, 2012).

En primer lugar, el común denominador entre las distintas expresiones de violencia sexual radica en que, independientemente del espacio de ocurrencia o del perpetrador, se consuma una vejación sobre los derechos de las mujeres para moverse de forma segura, ejercer sus libertades y tomar parte activa en la vida pública o las decisiones concernientes a su desarrollo eminentemente personal.

En segundo lugar, toda forma de violencia sexual se ejerce mediante la condición de género, teniendo como elemento de referencia el cuerpo de las mujeres o las niñas. Esto último, considerando que el daño provocado va más allá de las lesiones físicas, causando serias consecuencias para el desarrollo psicológico y social de las personas violentadas.

Finalmente, en tercer lugar, la forma en la que se ejerce este tipo de violencia es mediante la coacción con amenazas, intimidaciones, coerción física o abuso de autoridad, así como aquellas en las que se toma ventaja de quienes por múltiples razones se les niega su derecho para decidir sobre sus cuerpos (Basile, Smith, Breiding, Black & Mahendra, 2014).

¹ De acuerdo con la *Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)* de 1994, se entiende por violencia contra la mujer: “Todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se procede en la vida pública o privada”.

La prevalencia de agresiones sexuales en contra de mujeres y niñas, es sin lugar a dudas un agravante que debe ser combatido y erradicado al interior de cualquier contexto. Ya sea que se trate de situaciones en ámbitos privados o en espacios abiertos y de uso común, puesto que dichas conductas, acciones y discursos representan una amenaza para el desarrollo pleno, integral e igualitario de toda sociedad.

Resulta particularmente alarmante que la violencia sexual sea reproducida y tolerada en los escenarios cotidianos de la esfera pública. Como espacios intrincados, complejos y a la vez llenos de retos en materia de accesibilidad, las ciudades fungen también como epicentros de contradicción donde la movilidad y aprovechamiento de sus locaciones y puntos de desplazamiento conllevan al riesgo de limitar los derechos de las mujeres y niñas. Tales restricciones son especialmente significativas, cuando se trata de las prerrogativas referentes al goce de su entorno bajo garantías efectivas de seguridad.

En esa lógica, la Ciudad de México requiere de políticas públicas integrales que permitan comprender, prevenir y acabar con las formas habituales de violencia sexual que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas a lo largo de sus experiencias de uso y traslado, tanto en el transporte público como en sus espacios aledaños. Ya que lograr la erradicación de la violencia contra las mujeres y las niñas también es construir una ciudad más libre, respetuosa de los derechos fundamentales, y más segura para todas y todos.

Como punto de partida del trabajo de investigación que dio lugar al presente documento, se asumió a la movilidad como un eje troncal que implica no sólo la posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio por parte de las personas, sino a la construcción cotidiana de desplazamientos para cubrir necesidades individuales, sociales y económicas, se suma la noción del derecho sentido a la ciudad. Con ello se busca, además de relevar la importancia de factores como la calidad, la seguridad o la eficiencia en la infraestructura urbana, remarcar la importancia de generar conciencia, experiencias y oportunidades para

afianzar la autonomía y el poder decisional de las mujeres y las niñas sobre el modo en que viven, usan y se apropian de los espacios en que desenvuelven su sociabilidad día con día.

Para comprender y atender la problemática de la violencia sexual en las locaciones de transporte y sus contornos de desplazamiento en la Ciudad de México, se observa como un fenómeno multidimensional, analizado a través del estudio diagnóstico y el acopio de datos en campo, estableciendo tres dimensiones analíticas que posibiliten relacionar factores, causas y líneas de acción con dimensiones concretas. Estas contribuirán a explicar la incidencia y reproducción de las agresiones sexuales de la siguiente manera:

- a. **Dimensión disposicional:** la cual se refiere al establecimiento y reproducción de modelos de género, es decir, normas que implican un trato desigual, que otorga una distribución diferenciada de los espacios que les corresponden a las mujeres y a los hombres. Aquí se incluyen pautas y discursos culturales que intervienen en la forma de las relaciones de género, que fomentan las expresiones de violencia sexual, la invisibilización o tolerancia de las mismas, así como los modos en que se naturalizan tales agresiones y las experiencias de víctimas, los perpetradores, los espectadores y la autoridad. Este componente apunta a reflexionar que lo que no es percibido como un problema no puede ser atendido ni resuelto de manera cabal.
- b. **Dimensión circunstancial:** da cuenta del conjunto de condiciones y elementos situacionales bajo los que se ejerce la violencia sexual en contra de mujeres y niñas. Esta incorpora la preponderancia del trazado espacial de la ciudad; la calidad y accesibilidad a su infraestructura de movilidad; las condiciones de desplazamiento, así como el despliegue táctico de recursos de vigilancia y seguridad. Contemplar tales factores, permite relacionar la forma en que la trama urbana y sus recursos condicionan los riesgos a los cuales están sometidas las mujeres en sus experiencias cotidianas de traslado y presencia en el espacio público.

- c. **Dimensión relacional:** considera las pautas de interacción, vínculo y trato entre mujeres, niñas y otros actores en locaciones urbanas. Dicho componente coadyuva a la comprensión del problema de la violencia sexual como enclave de participación y corresponsabilidad de distintos agentes sociales. Tomadores de decisiones; autoridades; personal de vigilancia; operadores y operadoras de servicios de transporte; comerciantes, así como hombres y mujeres, niños y niñas, se asumen como parte de los escenarios cotidianos de sociabilidad en la ciudad. Así, más allá de la dicotomía víctima-agresor, se busca destacar cuál es el papel de cada parte en el combate y erradicación de las conductas sexuales violentas que tienen lugar en los circuitos de transportación y sus entornos circunvecinos.

A partir estos tres componentes se buscan conformar estrategias de intervención en contra de la violencia sexual que se ejerce sobre las mujeres y niñas en la Ciudad de México. La aproximación al fenómeno se centra en el conjunto de expresiones sexuales violentas que ocurren en los espacios de traslado y locaciones aledañas asociados al uso cotidiano de la ciudad. En ese sentido, y reconociendo que dicha problemática no es privativa del espacio público, es importante contribuir al desarrollo de políticas que permitan atender tanto el derecho a la movilidad libre y segura así como el derecho a la ciudad de todas y todos, lo cual permitirá ir transformando los modelos de género que atraviesan todos y cada uno los espacios de la vida.

La prevalencia y reproducción de la violencia sexual debe ser entendida como un problema público y social que demanda el replanteamiento de normas y parámetros de convivencia que van más allá del entorno de familia, trabajo o escuela, y que impactan directamente en la relación que se entreteje entre distintos agentes en la cotidianidad de la ciudad. Así, las recomendaciones y hallazgos que se sistematizan en este documento se suscriben a los propósitos del Programa Global “Ciudades seguras, libres de violencia contra

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

las mujeres y las niñas” promovido conjuntamente en 2010 por ONU-Mujeres, ONU-Hábitat y 50 asociados globales y locales.

Sumado al espíritu de tal iniciativa, este esfuerzo busca impactar a la *“comunidad para cambiar normas, actitudes e instituciones sociales perjudiciales que discriminan y toleran la violencia en contra de las mujeres”* (Mlambo-Ngucka, UN-Women Executive Director).

Asimismo, las tareas realizadas en el marco de esta investigación buscan alimentar los propósitos del Gobierno de la Ciudad de México que, a través del Instituto de las Mujeres, promueve la conformación de un instrumento programático que fortalezca la presencia de actores en el espacio público. Con el antecedente de “Viajemos Seguras”, la capital del país ha sentado un precedente regional que hoy en día tiene como objetivo apuntalar y consolidar la coordinación entre distintos entes institucionales, a fin de garantizar que las mujeres puedan gozar de condiciones plenas de uso, desplazamiento, apropiación y vivencia del entorno urbano.

Es por esta razón, la pertinencia del programa que Inmujeres está gestionando “CDMX, Ciudad libre de violencias para las mujeres y las niñas” pensado para construir espacios públicos seguros, así como reivindicar la libertad y autonomía decisional de las mujeres y niñas, es una tarea de todos. Ninguna sociedad puede prevalecer a costa de la exclusión, el maltrato o el menoscabo de cualquiera de sus integrantes.

II. Objetivos y metodología de la línea de base

2.1. Objetivos

Los objetivos de este documento consisten en plantear una línea de base para la generación de estrategias de intervención para prevenir, combatir y erradicar la violencia sexual que se ejerce en contra de las mujeres y niñas en los espacios de transportación y locaciones aledañas en la Ciudad de México.

Para la satisfacción de dicho objetivo, se pretende:

- a. Exponer de manera sistemática los hallazgos obtenidos en el estudio diagnóstico a fin de caracterizar de manera general la problemática a ser atendida.
- b. Identificar los elementos disposicionales, circunstanciales y relacionales que contribuyen a la incidencia y reproducción de la violencia sexual en contra de mujeres y niñas al interior de los espacios de transportación y locaciones aledañas en la Ciudad de México.
- c. Proponer un estimado de población beneficiaria para las estrategias de intervención, así como sus atributos relevantes y necesidades básicas.
- d. Establecer un conjunto de recomendaciones que especifiquen líneas de acción e indicadores para la generación de instrumentos de política pública en el contexto de interés.

Como parte del convenio de colaboración establecido entre el Colegio de México y el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México se realizaron las siguientes tareas específicas:

1. Introducir la perspectiva de diversidad social y edad en el diagnóstico de la inseguridad y percepción de riesgo de las mujeres en el transporte y los espacios públicos, a través de:
 - 1.1. Realizar un focus group con mujeres indígenas y con alguna discapacidad entre 18 y 60 años.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- 1.2. Realizar un focus group con adolescentes de 12 a 17 años.
2. Incluir la perspectiva de la masculinidad en la práctica o la tolerancia ante el abuso y la violencia hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos, así como respecto a la medida de la separación de vagones y buses.
3. Incluir la experiencia de las y los policías que participan en la implementación de la medida de separación en el transporte público.
4. Elaborar una Línea de Base para la evaluación de los avances en las diversas perspectivas del programa.
5. Realizar el diseño conceptual y técnico-informático para un Sistema de monitoreo de las diversas acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público, así como de las víctimas atendidas, los tipos y modalidades de abusos y delitos cometidos en contra de las mujeres; la edad y escolaridad, estado civil y otros datos que permitan conocer las características tanto de las víctimas como de los agresores; así como dar seguimiento a las acciones y reportes que realizan las entidades de la Administración Pública Local participantes del programa.
6. Elaborar un documento que integre acciones y recomendaciones que abonen a los principales objetivos, metas y líneas de acción del Programa de Ciudad Segura y Amigable para 2016-2018.

Asimismo como parte del diagnóstico previo realizado en un estudio con ONU MUJERES se incluyen los siguientes objetivos particulares:

- a. Hacer una síntesis del contexto local y de la situación de mujeres y niñas en la Ciudad de México con énfasis en la violencia que éstas padecen en los espacios públicos, especialmente en el transporte.
- b. Sistematizar y analizar toda la información sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público, con énfasis en el acoso sexual y otras formas de

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- violencia sexual (las características de la violencia, los perfiles de las víctimas y de los perpetradores, etc.), incluyendo los registros de las instituciones involucradas.
- c. Identificar los vacíos de información y hacer propuestas para mejorar el registro de información sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público.
 - d. Revisar y documentar las políticas, programas y recursos existentes (y planificados), relevantes para el programa Ciudades Seguras incluyendo (pero no exclusivamente) un análisis del programa *Viajemos Seguras* implementado por el gobierno de la Ciudad de México. Se deberán llevar a cabo consultas y reuniones con socios clave y con la población beneficiaria para obtener sus puntos de vistas e insumos, y para identificar oportunidades de colaboración con el gobierno y la sociedad civil incluyendo proyectos y recursos que podrían potenciarse.
 - e. Identificar, revisar y documentar buenas prácticas relacionadas con la prevención de la violencia y acoso sexual en los espacios públicos, en el nivel local, nacional e internacional.
 - f. Elaborar una Línea de Base y el diseño conceptual y técnico para el Sistema de monitoreo de acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público, que estará armonizado con las acciones y reportes que realizan las entidades de la Administración Pública Local que tienen injerencia en el tema.

2.2. Marco Conceptual

Para cumplir los objetivos de esta investigación es fundamental explicitar las nociones conceptuales que acompañan este documento para una mayor comprensión del mismo y sobre todo para brindar los elementos de los que partió el presente estudio.

Uno de ellos es el concepto de violencia contra las mujeres establecido en la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, que la define como: “todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada” (CEDAW, 1979).

Dicha violencia comprende, de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes elementos, según el artículo 2 de la Declaración²:

- a) La violencia física, sexual, psicológica que se produzca en la familia, incluidos los malos tratos, el abuso sexual de las niñas en el hogar, la violencia relacionada con la dote, la violación por el marido, la mutilación genital femenina y otras prácticas tradicionales nocivas para la mujer, los actos de violencia perpetrados por otros miembros de la familia y la violencia relacionada con la explotación;
- b) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada dentro de la comunidad en general, incluyendo la violación, el abuso sexual, el acoso y la intimidación sexuales en el trabajo, en las instituciones educativas y en otros lugares, la trata de mujeres y la prostitución forzada;
- c) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada o tolerada por el Estado, dondequiera que ocurra.

La violencia sexual se comprende en su sentido amplio como cualquier acto de contenido sexual no consentido por las mujeres, dentro de los cuales se encuentran la exhibición, la observación y la imposición de prácticas no consentidas, sin importar si el agresor mantiene o ha mantenido algún tipo de relación de pareja, afectiva o de parentesco con la víctima, puesto que, en la práctica de la violencia sexual existen diferentes niveles que pueden clasificarse en varias modalidades de violencia contra las mujeres: económica, política, social, institucional, simbólica, y dentro de éstas las prácticas de relaciones sexuales

² Es importante señalar que si bien el artículo 2 está más vinculado con el objetivo del presente estudio, no se deja de lado la observación del cumplimiento o incumplimiento de los derechos en toda la declaración. En el cual se observa la violencia institucional como parte de los actos, omisiones de las y los servidores públicos enmarcadas en el apartado de los “Los deberes del Estado”.

no consentidas, las miradas lascivas, chiflidos o insinuaciones de “coquetería” o de intercambio sexual no consentido, comentarios o majaderías sobre la forma de vestir o sobre el cuerpo de la persona, ofensas o humillaciones por el sólo hecho de ser mujer, amenazas o tentativas de represalias por negarse a insinuaciones sexuales, tomar o mostrar fotos o videos sin consentimiento, recargamiento de alguna parte del cuerpo, tocamientos, limitar la libertad de movimiento, persecución, intentos de violación o agresiones físicas, entre otras.

Aunque estas prácticas de violencia se han tipificado en algunos códigos nacionales y locales bajo los conceptos jurídicos de violencia física, violencia sexual, hostigamiento sexual, acoso sexual, abuso sexual, no podemos dejar de observar lo “naturalizadas” que se encuentran estas prácticas en la cultura y en las relaciones sociales que se construyen de manera cotidiana.

Esto ocurre porque persiste en nuestras sociedades un sistema de desigualdad basado en la dominación masculina y la subordinación femenina, que atraviesa todos los ámbitos y prácticas sociales. En este sistema de género, mecanismos como el ordenamiento jurídico, los mercados laborales, la estructura política y la violencia contribuyen a asegurar la superioridad masculina. La segregación de espacios derivada de la adscripción de las mujeres al ámbito privado y los hombres al público, forma parte de estos mecanismos. Una consecuencia de ello es que las mujeres son “invisibles dentro de las ciudades, lo que ha producido barrios, calles, transportes y servicios inapropiados para sus necesidades” (Soto, 2014). Según esta autora, las ciudades modernas están construidas sobre la base de la separación entre actividades de producción y reproducción, lo que genera diferencias importantes entre hombres y mujeres en el acceso a espacios y movilidad (tiempo y velocidad de traslado, horarios, distancias, número y combinación de transportes utilizados, personas y objetos que se transportan, motivos de traslado, etc.). El hecho de que las mujeres circulen por los espacios públicos, supuestamente masculinos, parece dar a muchos hombres licencia para hostigarlas por “no estar en su lugar”, por invadir su territorio o simplemente porque se sienten dueños de sus cuerpos, amparados en las normas culturales

de la masculinidad y la feminidad dominantes. De allí que las mujeres sean socializadas desde pequeñas en el temor a los espacios públicos, la autovigilancia y el autocontrol permanentes para evitar provocar el acoso o el hostigamiento por parte de los hombres. Este temor aprendido y encarnado, refuerza el sentimiento de vulnerabilidad y de inseguridad en el espacio público que lleva a muchas a abandonar trabajos o estudios o simplemente a circular con precaución por el espacio público. La violencia real o el temor a la misma son entonces poderosos mecanismos de auto-disciplinamiento aprendido para mujeres y niñas.

Los espacios públicos se entienden en este trabajo en dos dimensiones: la primera es la dimensión espacio-temporal físico-construido, en la que se incluyen las calles, las veredas y senderos, las escaleras pasadizos y pasajes, los parques, los mercados, el transporte público, los paraderos, los “transbordos”, las escuelas, los lugares de trabajo, y los horarios en que son utilizados dichos espacios para la interacción, ya que es en “esta doble dimensión interconectada donde se localizan y actúan las dimensiones de género, posicionando y organizando los roles de las mujeres” y hombres, lo que genera que el espacio se convierta en el mediador entre el tiempo social, el doméstico y el individual (Vargas, 2007: 17-18). Esto permite incluir el espacio público y privado dentro de la misma dimensión.

La segunda dimensión parte de la noción de espacio público en el espectro urbano. Como Virginia Vargas menciona (Vargas, 2007), es un terreno en disputa por una multiplicidad de intereses en torno a él, —uso, apropiación real y simbólica—, pasando de la cuestión mercantil hasta las personas que interactúan en dichos espacios.

Ambas dimensiones incorporan la idea de comunidad como parte del espacio de relaciones que definen la geografía, y los códigos del lenguaje, los cuales reproducen hábitos culturales. Es decir, es el lugar en donde se producen y reproducen las experiencias de violencia que pueden naturalizarla, pero también, este mismo espacio es el lugar de transformación de dichas dinámicas, lo cual lo convierte también en el espacio de construcción de ciudadanía y del ejercicio de los derechos.

El acercamiento que se hace a las nociones de seguridad-inseguridad³ y la propuesta del programa “Ciudades Seguras para las mujeres”, se concentra en dos variables; por un lado, los datos objetivos de la violencia y por el otro las percepciones de inseguridad y su relación con el miedo que se percibe y construye, considerada una de las causas asociadas a la libre movilidad – o que contribuyen a la falta de ella – y a los efectos que tienen sobre las mujeres y su relación con las diversas dimensiones del espacio, que se han apuntado párrafos arriba.

La perspectiva de movilidad, para este estudio, se entiende como posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio, es decir, la construcción cotidiana de los desplazamientos para cubrir las necesidades individuales, sociales y económicas. En este sentido, el transporte público, su accesibilidad y su calidad se convierten en elementos indispensables para el derecho a la movilidad libre y segura.

El derecho a la movilidad libre y segura tiene como principal componente la experiencia, es decir, la certeza de saber que se pueden ejercer los derechos fundamentales sin miedo a ser violentadas. Lo cual debe cuestionar todos los elementos que atraviesan las experiencias contrarias que las mujeres expresan: el miedo y la inseguridad, pues estos funcionan como elementos de la asignación de los espacios que son para las mujeres y los que son para los hombres y que pone en evidencia los elementos estructurantes de la violencia contra las mujeres.

Es esta consideración con la que el estudio busca presentar información que ayude a construir alternativas para el acceso de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia en los espacios públicos y los medios de transporte y que se logren con ello, un ejercicio pleno de sus derechos fundamentales.

³ Están basadas en las propuestas de Virginia Vargas, Ana Falú y otras investigadoras que han trabajado los temas de Ciudades Seguras.

2.3. Marco normativo nacional y local. Armonización legislativa en la Ciudad de México en materia del derecho de las mujeres y las niñas para una vida libre de violencia.

Uno de los avances más significativos en torno a la violencia de género es el reconocimiento que ha tenido la construcción del derecho para su erradicación, tanto en el marco normativo internacional como a nivel nacional y local. Ha sido un proceso de más de veinte años de lucha de organizaciones feministas que colocaron en la agenda pública el tema de la violencia de género a partir de firma de la Convención para la Eliminación de Todas las formas de Discriminación contra las Mujeres (CEDAW por sus siglas en inglés) en 1979 y que fue ratificada por México en 1981. Posteriormente se generó el Protocolo Facultativo de la CEDAW, adoptado por la ONU en 1999, otorgando la facultad a dicha Convención para recibir y considerar denuncias, ratificada por México en 2002. La Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer de 1993 permitió construir una definición más completa sobre la misma, la cual fue confirmada en la Convención Belem de Pará de 1994, ratificada en 1998 y la Conferencia Mundial sobre la Mujer en Beijing, China, en 1995.

Estas obligaciones internacionales adquiridas por nuestro país⁴, descansan en el mandato constitucional y en una resolución de la Suprema Corte de Justicia⁵ en la que se resuelve que los tratados internacionales firmados por el Presidente de la República, con aprobación del Senado forman parte de la “Ley Suprema de toda la Unión”, lo cual refiere a que toda ley federal, constituciones, leyes estatales y normativas locales deberán alinear sus ordenamientos a tales disposiciones. (Álvarez de Lara, 2010).

Todas estas iniciativas internacionales fueron las bases para la construcción del marco jurídico nacional que se concretó en 2007 con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, que se encuentra en proceso de armonización con el

⁴ Firma y ratificación de un Tratado o Convención representa “el acto internacional mediante el cual un Estado indica su consentimiento en obligarse” a cumplir con los contenidos de dicho tratado, es decir, se trata de un compromiso jurídicamente vinculante de acatar las disposiciones de la Convención.

⁵ El 28 de octubre de 1999 la Suprema Corte de Justicia resuelve de acuerdo con el Artículo 133 Constitucional que los tratados internacionales tienen igualdad de jerarquía que la Carta Magna (Álvarez de Lara, 2010)

Código Penal Federal, y en la Ciudad de México con la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal que entró en vigor en el 2008 y que se encuentra en el mismo proceso de armonización con el Código Penal del Distrito Federal.

2.3.1. Marco normativo nacional

2.3.1.1. Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.

El Estado Mexicano ha ido incluyendo de manera paulatina varios de los acuerdos internacionales en materia de derechos de la mujer y de género. Pero esta tarea no ha sido progresiva ni lineal. En cumplimiento a los ordenamientos internacionales suscritos por el Estado mexicano, el 1º febrero de 2007 entró en vigor la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. En ésta se recogen elementos de los instrumentos jurídicos internacionales, fundamentalmente de la CEDAW y de la Convención de Belem do Pará. En su carácter de Ley General se convierte en directriz de los ordenamientos jurídicos en la materia para las entidades federativas y los municipios. Entre los aspectos más relevantes que aporta esta primera Ley es la definición de los tipos de violencia que quedan plasmados en el Artículo 6:

- I. La **violencia psicológica**: es cualquier acto u omisión que dañe la estabilidad psicológica, que puede consistir en: negligencia, abandono, descuido reiterado, celotipia, insultos, humillaciones, devaluación, marginación, indiferencia, infidelidad, comparaciones destructivas, rechazo, restricción a la autodeterminación y amenazas, las cuales conllevan a la víctima a la depresión, al aislamiento, a la devaluación de su autoestima e incluso al suicidio;
- II. La **violencia física**: es cualquier acto que inflige daño no accidental, usando la fuerza física o algún tipo de arma u objeto que pueda provocar o no lesiones ya sean internas, externas, o ambas;
- III. La **violencia patrimonial**: es cualquier acto u omisión que afecta la supervivencia de la víctima. Se manifiesta en: la transformación, sustracción, destrucción, retención

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- o distracción de objetos, documentos personales, bienes y valores, derechos patrimoniales o recursos económicos destinados a satisfacer sus necesidades y puede abarcar los daños a los bienes comunes o propios de la víctima;
- IV. La **violencia económica**: es toda acción u omisión del agresor que afecta la supervivencia económica de la víctima. Se manifiesta a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, así como la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral;
- V. La **violencia sexual**: es cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto;
- VI. Cualesquiera **otras formas análogas** que lesionen o sean susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.

De particular interés para el presente estudio es el término de violencia sexual como acto que atenta contra la libertad, dignidad e integridad física de las mujeres. También en esta ley se identifican dos de las conductas tipificadas como delito, tales como:

- I. **Hostigamiento sexual**: “Es el ejercicio del poder, en una relación de subordinación real de la víctima frente al agresor en los ámbitos laboral y/o escolar. Se expresa en conductas verbales, físicas o ambas, relacionadas con la sexualidad de connotación lasciva”.
- II. **Acoso sexual**: “Es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (Artículo 13).

En el ámbito de lo público se considera a la violencia en la comunidad como: “Los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público” (Artículo 16) y establece la responsabilidad del Estado para garantizar la erradicación de la violencia contra las mujeres en la comunidad, mediante los siguientes puntos:

- I. La reeducación libre de estereotipos y la información de alerta sobre el estado de riesgo que enfrentan las mujeres en una sociedad desigual y discriminatoria;
- II. El diseño de un sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad contra las mujeres y;
- III. El establecimiento de un banco de datos sobre las órdenes de protección y de las personas sujetas a ellas, para realizar las acciones de política criminal que correspondan y faciliten el intercambio de información entre las instancias.

Para la creación de un programa de erradicación de la violencia sexual en la ciudad y en especial en el transporte público se deberán contemplar estos tres aspectos.

También es relevante contemplar la definición del término de violencia institucional referido en esta Ley General (Artículo 18) como: “Los actos u omisiones de las y los servidores públicos de cualquier orden de gobierno que discriminen o tengan como fin dilatar, obstaculizar o impedir el goce y ejercicio de los derechos humanos de las mujeres así como su acceso al disfrute de políticas públicas destinadas a prevenir, atender, investigar, sancionar y erradicar los diferentes tipos de violencia”

2.3.1.2. Código Penal Federal

Por su parte, el Código Penal Federal vigente y de aplicación general para el país define tres de los delitos sexuales que nos interesa focalizar:

Hostigamiento sexual: “Al que con fines lascivos asedie reiteradamente a persona de cualquier sexo, valiéndose de su posición jerárquica derivada de sus relaciones laborales, docentes, domésticas o cualquiera otra que implique

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

subordinación, se le impondrá sanción hasta de cuarenta días multa. Si el hostigador fuese servidor público y utilizase los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, se le destituirá de su cargo. Solamente será punible el hostigamiento sexual, cuando se cause un perjuicio o daño. Sólo se procederá contra el hostigador, a petición de parte ofendida” (Artículo 259 bis).

Abuso sexual: “Comete el delito de abuso sexual quien ejecute en una persona, sin su consentimiento, o la obligue a ejecutar para sí o en otra persona, actos sexuales sin el propósito de llegar a la cópula [...] se entiende por actos sexuales los tocamientos o manoseos corporales obscenos, o los que representen actos explícitamente sexuales u obliguen a la víctima a representarlos [...] o cuando se obligue a la víctima a observar un acto sexual, o a exhibir su cuerpo sin su consentimiento” (Artículo 260).

Violación: “Comete el delito de violación quien por medio de la violencia física o moral realice cópula con persona de cualquier sexo [...] Se entiende por cópula, la introducción del miembro viril [o] cualquier elemento o instrumento distinto al miembro viril, en el cuerpo de la víctima por vía vaginal, anal u oral, independientemente de su sexo. [...] se le impondrá prisión de ocho a veinte años” (Artículo 265).

Además de los ordenamientos federales anteriores, que son de obligación general en todo el país y que son el sustento legal de algunos programas nacionales que tienen el propósito de erradicar la desigualdad, la discriminación y la violencia contra la mujer y de género, en la Ciudad de México los legisladores locales han creado algunas medidas normativas y figuras jurídicas para implementar los ordenamientos internacionales, como lo son la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal y el

Código Penal, entre otros, los cuales se detallan en el siguiente apartado. Por estas razones los Gobiernos la Ciudad de México han sido reconocidos como pioneros en la legislación y en varios de los programas de atención y tratamiento de la violencia de género (Álvarez de Lara, 2010), no obstante, el camino por avanzar es amplio y sinuoso.

2.3.2. Marco normativo local

2.3.2.1. Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en Distrito Federal.

Entra en vigor el 29 de enero de 2008 considerando las directrices de los instrumentos internacionales y federales en la materia. En ella se establecen los principios y criterios que deben orientar las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres.

Los conceptos principales derivados de esta Ley que son de utilidad para los fines del presente diagnóstico son:

- I. **Discriminación** contra las mujeres: “Toda distinción, exclusión o restricción que sufren las mujeres por razón de género, edad, salud, características físicas, posición social, económica, condición étnica, nacional, religiosa, opinión, identidad u orientación sexual, estado civil, o cualquier otra que atente contra su dignidad humana, que tiene por objeto menoscabar o anular el goce o ejercicio de sus derechos” (Artículo 3, Fracción IV).
- II. **Violencia contra las mujeres:** “Toda acción u omisión que, basada en su género y derivada del uso y/o abuso del poder, tenga por objeto o resultado un daño o sufrimiento físico, psicológico, patrimonial, económico, sexual o la muerte a las

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

mujeres, tanto en el ámbito público como privado, que limite su acceso a una vida libre de violencia” (Artículo 3, Fracción XXI).

Los tipos de violencia contra las mujeres definidos en el Artículo 6 esta legislación son:

- a) **Violencia Psicoemocional:** “Toda acción u omisión dirigida a desvalorar, intimidar o controlar sus acciones, comportamientos y decisiones, consistente en prohibiciones, coacciones, condicionamientos, intimidaciones, insultos, amenazas, celotipia, desdén, indiferencia, descuido reiterado, chantaje, humillaciones, comparaciones destructivas, abandono o actitudes devaluatorias, o cualquier otra, que provoque en quien la recibe alteración autocognitiva y autovalorativa que integran su autoestima o alteraciones en alguna esfera o área de su estructura psíquica;
- b) **Violencia Física:** “Toda acción u omisión intencional que causa un daño en su integridad física”;
- c) **Violencia Patrimonial:** “Toda acción u omisión que ocasiona daño o menoscabo en los bienes muebles o inmuebles de la mujer y su patrimonio; también puede consistir en la sustracción, destrucción, desaparición, ocultamiento o retención de objetos, documentos personales, bienes o valores o recursos económicos”;
- d) **Violencia Económica:** “Toda acción u omisión que afecta la economía de la mujer, a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, en la restricción, limitación y/o negación injustificada para obtener recursos económicos, percepción de un salario menor por igual trabajo, explotación laboral, exigencia de exámenes de no gravidez, así como la discriminación para la promoción laboral”;

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- e) **Violencia Sexual:** “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”;
- f) **Violencia contra los Derechos Reproductivos:** “Toda acción u omisión que limite o vulnere el derecho de las mujeres a decidir libre y voluntariamente sobre su función reproductiva, en relación con el número y espaciamiento de los hijos, acceso a métodos anticonceptivos de su elección, acceso a una maternidad elegida y segura, así como el acceso a servicios de aborto seguro en el marco previsto por la ley para la interrupción legal del embarazo, a servicios de atención prenatal, así como a servicios obstétricos de emergencia”;
- g) **Violencia Femicida:** “Toda acción u omisión que constituye la forma extrema de violencia contra las mujeres producto de la violación de sus derechos humanos y que puede culminar en homicidio u otras formas de muerte violenta de mujeres”. Es importante considerar que en el caso de la violencia femicida tanto el Código Penal Federal como el Código Penal para el Distrito Federal no se explicita la tipificación de grado de tentativa, aunque en los Artículos 12 y 20 respectivamente, se encuentre considerada la tentativa de los delitos en general para ser considerada por los jueces.

En el Artículo 5 de esta Ley se establece los siguientes derechos de las mujeres víctimas de cualquier tipo de violencia:

- a) Ser tratadas con respeto a su integridad y el ejercicio pleno de sus derechos;
- b) Contar con protección inmediata y efectiva por parte de las autoridades cuando se encuentre en riesgo su integridad física o psicológica, la libertad o seguridad de la víctima o de las víctimas indirectas;

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- c) Recibir información veraz y suficiente que les permita decidir sobre las opciones de atención;
- d) Contar con asesoría y representación jurídica gratuita y expedita;
- e) Recibir información, atención y acompañamiento médico y psicológico;
- f) Acudir y ser recibidas con sus hijas e hijos, en los casos de violencia familiar, en las Casas de Emergencia y los Centros de Refugio destinados para tal fin. Cuando se trate de víctimas de trata de personas, las mujeres recibirán atención integral con sus hijas e hijos en Refugios Especializados;
- g) Ser valoradas y educadas libres de estereotipos de comportamiento y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación;
- h) Acceder a procedimientos expeditos y accesibles de procuración y administración de justicia;
- i) Recibir información en su idioma o lengua materna sobre sus derechos y el progreso de los trámites judiciales y administrativos;
- j) A la protección de su identidad y la de su familia.

En el Artículo 23 de esta ley se hace referencia específica a las obligaciones contenidas en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México:

- a) Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia;
- b) Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte público;
- c) Realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público y;
- d) Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley.

2.3.2.2. Código Penal para el Distrito Federal

El Código Penal para el Distrito Federal vigente establece los siguientes delitos sexuales:

Violación: “Al que por medio de la violencia física o moral realice cópula con persona de cualquier sexo, se le impondrá prisión de seis a diecisiete años. Se entiende por cópula, la introducción del pene en el cuerpo humano por vía vaginal, anal o bucal. Se sancionará con la misma pena antes señalada, al que introduzca por vía vaginal o anal cualquier elemento, instrumento o cualquier parte del cuerpo humano, distinto al pene, por medio de la violencia física o moral. Si entre el activo y el pasivo de la violación existiera un vínculo matrimonial, de concubinato o de pareja, se impondrá la pena prevista en este artículo, en estos casos el delito se perseguirá por querrela" (Artículo 174).

Se equipara a la violación y se sancionará con la misma pena, al que:

- I. Realice cópula con persona que no tenga la capacidad de comprender el significado del hecho o por cualquier causa no pueda resistirlo;
- II. Introduzca por vía anal o vaginal cualquier elemento, instrumento o cualquier parte del cuerpo humano distinto del pene en una persona que no tenga capacidad de comprender el significado del hecho, o por cualquier causa no pueda resistirlo. Si se ejerciera violencia física o moral, la pena prevista se aumentará en una mitad (Artículo 175).

Abuso sexual: Al que sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarlo, se le impondrá de uno a seis años de prisión. Si se hiciera uso de violencia física o moral, la pena prevista se aumentará en una mitad. Este delito se perseguirá por querrela, salvo que concurra violencia. (Artículo 176).

Al que sin el propósito de llegar a la cópula ejecute un acto sexual en una persona que no tenga la capacidad de comprender el significado del hecho o por cualquier causa no

pueda resistirlo, o la obligue a observar o ejecutar dicho acto, se le impondrá de dos a siete años de prisión. Si se hiciera uso de violencia física o moral, la pena prevista se aumentará en una mitad. (Artículo 177).

Acoso sexual: A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión. Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima, la pena se incrementará en una tercera parte de la señalada en el párrafo anterior. Si la persona agresora fuese servidor público y utilizara los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, además de la pena prevista en el párrafo anterior se le destituirá y se le inhabilitará para ocupar cargo, empleo o comisión en el sector público por un lapso igual al de la pena de prisión impuesta. Este delito se perseguirá por querrela (Artículo 179).

Este artículo se expone un conjunto de conductas que muestran un ámbito de violencia sexual más amplio, que puede ocurrir en espacios públicos, laborales o escolares, pero que refiere fundamentalmente a una conducta de acoso.

2.4. Análisis comparativo de la legislación mexicana y los ordenamientos internacionales

Al realizar la comparación, en lo general, entre los contenidos y en lo particular, entre el tipo de conductas que de violencia sexual que quedaron consagradas en los distintos instrumentos internacionales y en los ordenamientos jurídicos nacionales y de la Ciudad de México en los que se plasman, podemos ver en una primera aproximación una alineación jerárquica importante.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En el *cuadro 1* podemos observar que en términos del concepto “discriminación” existe una alineación general en los ordenamientos nacionales y locales con respecto a la CEDAW. Tanto la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia como la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal la no discriminación contra la mujer aparece como uno de los principios rectores que guían la naturaleza de ambas leyes. De igual manera en el Código Penal Federal y en el Código Penal del Distrito Federal se encuentra tipificado como delito contra la dignidad de las personas.

Cuadro 1: Avances en la armonización legislativa del Distrito Federal respecto a los ordenamientos nacionales e internacionales.

Conceptos	CEDAW 1979	Declaración 1993	Belem do Pará	Beijing 1995	LGAMVLV 2007	Código Penal Federal 2015	LAMVLV DF 2008	Código Penal DF 2014
Discriminación	✓				✓	✓	✓	✓
Violencia	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
Abuso sexual			✓	✓		✓		✓
Acoso sexual	✓		✓		✓			✓
Hostigamiento	✓			✓	✓	✓		
Violación	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Feminicidio					✓	✓	✓	✓
Uso denigrante							✓	

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

Para los fines conceptuales del presente estudio encontramos algunas diferencias terminológicas entre los ordenamientos nacionales y locales que requerimos clarificar. Es en el caso de las conductas de violencia, abuso, acoso y hostigamiento sexual donde parece guardar ciertos desacuerdos en los señalamientos jurídicos.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

El término de “violencia sexual” que viene referido en los cuatro instrumentos internacionales como una de las formas de violencia hacia las mujeres, aparece explícitamente en las definiciones de tipos de violencia en los ordenamientos nacionales y locales:

Violencia Sexual

Ley General	Ley DF
“Cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto” (Artículo 6, Fracc. V)	“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”(Art. 6, Fracc. V)

A diferencia de la Ley General, la del Distrito Federal explicita no sólo otras formas de violencia sexual específicas como las miradas, palabras lascivas, hostigamiento, acoso y el uso denigrante de la imagen, sino que también incluye la omisión como amenaza a la seguridad de las mujeres, lo cual nos permiten definir el ámbito de ejercicio de la violencia contra las mujeres en espacios públicos y en el transporte.

Sin embargo, esta conducta no aparece tipificada como delito en los códigos penales, aunque si viene señalada como supuesto de razones de género en el delito de feminicidio. La necesidad de especificar el tipo de conducta con mayor claridad para poder ser sancionada jurídicamente podría ser la explicación de la omisión.

En el caso del término de “abuso sexual” aparece en la Convención de Belem do Pará y en la Declaración Sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer. No se

encuentra definido en la Ley General ni en la Ley DF, pero sí se encuentra presente en los Códigos Penales Federal y local, tipificado como delito.

Abuso sexual

Código Penal Federal	Código Penal DF
<p>“Comete el delito de abuso sexual quien ejecute en una persona, sin su consentimiento, o la obligue a ejecutar para sí o en otra persona, actos sexuales sin el propósito de llegar a la cópula [...] se entiende por actos sexuales los tocamientos o manoseos corporales obscenos, o los que representen actos explícitamente sexuales u obliguen a la víctima a representarlos [...] o cuando se obligue a la víctima a observar un acto sexual, o a exhibir su cuerpo sin su consentimiento” (Artículo 260).</p>	<p>"Al que sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarlo, se le impondrá de uno a seis años de prisión. Si se hiciere uso de violencia física o moral, la pena prevista se aumentará en una mitad. Este delito se perseguirá por querrela, salvo que concurra violencia" (Artículo 176).</p>

Esta definición en ambos códigos penales nos permite entender que existe un amplio rango de formas de abuso sexual sin que estas conductas lleven a la cópula o a otras formas más agravantes de violencia sexual, tales como la violación. Además, perfila un conjunto de conductas ilícitas y propone que existe una relación de coerción de algún orden (físico

fundamentalmente), pero no tipifica como delitos las palabras obscenas y diversas formas de expresión—comunicación oral, escrita no verbal y “virtual”. Lo notable del artículo es que tipifique la “violencia” del acto como un agravante, cuando por definición es un acto violento.

La palabra “acoso sexual” se encuentra referida en la CEDAW y en la Convención Belem do Pará. Sólo aparece en la Ley General y tipificada como delito en el Código Penal del Distrito Federal.

Acoso Sexual

Ley General	Código Penal DF
<p>“Es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (Artículo 260).</p>	<p>“A quien solicite favores sexuales para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión. Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima, la pena se incrementará en una tercera parte de la señalada en el párrafo anterior. Si la persona agresora fuese servidor público y utilizara los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, además de la pena prevista en el párrafo anterior se le destituirá y se le inhabilitará para ocupar cargo,</p>

	<p>empleo o comisión en el sector público por un lapso igual al de la pena de prisión impuesta. Este delito se perseguirá por querrela” (Artículo 179).</p>
--	---

El término de acoso sexual tiende asociarse con conductas confinadas a ciertos espacios donde se supone una relación de subordinación o jerarquía entre la víctima y el victimario. Por ello tiende a confundirse con el término de hostigamiento sexual, el cual refiere a una abierta relación de subordinación o jerarquía, como lo podemos ver referido más adelante. La definición existente en el Código Penal del Distrito Federal es una “conducta sexual indeseable” que causa daño o sufrimiento psicoemocional y a la dignidad de la persona.

El término “hostigamiento sexual” se encuentra referido en la CEDAW, en la Conferencia de Beijing y en los dos ordenamientos nacionales (Ley General y Código Penal Federal) pero a nivel local no fue considerado.

Hostigamiento Sexual

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Ley General	Código Penal Federal
<p>“Es el ejercicio del poder, en una relación de subordinación real de la víctima frente al agresor en los ámbitos laboral y/o escolar. Se expresa en conductas verbales, físicas o ambas, relacionadas con la sexualidad de connotación lasciva” (Artículo 260).</p>	<p>“Al que con fines lascivos asedie reiteradamente a persona de cualquier sexo, valiéndose de su posición jerárquica derivada de sus relaciones laborales, docentes, domésticas o cualquiera otra que implique subordinación, se le impondrá sanción hasta de cuarenta días multa. Si el hostigador fuese servidor público y utilizase los medios o circunstancias que el encargo le proporcione, se le destituirá de su cargo. Solamente será punible el hostigamiento sexual, cuando se cause un perjuicio o daño. Sólo se procederá contra el hostigador, a petición de parte ofendida” (Artículo 259 bis).</p>

Si bien la figura propone una forma de tipificar el delito y otorga derechos e instrumentos a la víctima, en realidad en virtud de las relaciones de asimetría de poder, es difícil que ésta norma sea efectiva en la mayoría de los casos.

En una serie de entrevistas con personas que han participado en la elaboración de programas y de leyes, nos hicieron notar que la razón para excluir en el Código Penal y en el Código de Procedimientos Penales del Distrito Federal el delito de “hostigamiento sexual”, se debía a la complejidad para acreditarlo en la práctica en forma ágil y expedita, con lo cual se dificultaba la posibilidad de impartir justicia (Entrevistas a informantes claves, 26 de mayo y 15 de julio, 2015).

La palabra “violación” aparece en todos los instrumentos internacionales –con excepción de la Declaración Sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer— y ordenamientos nacionales y locales. Se trata de un delito tipificado.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

El concepto de “feminicidio” no fue referido en ninguno de los instrumentos internacionales, sin embargo, aparece en todos los ordenamientos nacionales y locales y se encuentra tipificado como delito.

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

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

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

III. Metodología general de cada una de las fases del estudio

En virtud de que esta investigación comprende diversas etapas de diagnóstico tanto cualitativo como cuantitativo, decidimos desarrollar la estrategia metodológica con tres estrategias complementarias. La primera se refiere a un estudio cuali-cuantitativo para conocer las dimensiones y la magnitud de la violencia sexual contra las mujeres. En segundo lugar, y a partir de este trabajo, se diseñó una estrategia metodológica cualitativa para explorar en forma directa las percepciones, actitudes y valoraciones de las usuarias del transporte público en la Ciudad de México. A partir de los resultados de esta etapa, procedimos a construir la línea de base con una metodología específica que detallamos a continuación.

En tercer lugar, diseñamos una metodología específica para la construcción del marco lógico y la matriz de operación de un sistema de monitoreo de las acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia sexual contra las mujeres en el transporte y espacio público.

A continuación detallamos cada una de las estrategias metodológicas.

En primer lugar, los estudios de línea de base tienen como propósito principal la recopilación de datos primarios y secundarios, a fin de describir y analizar las condiciones sociales, económicas, culturales o institucionales de una problemática específica en un espacio y tiempo determinados (Freudenthal & Narrowe, 1993).

La conducción de tal esfuerzo se realiza en el marco de búsqueda de una estrategia de intervención que permita atender algunos de los factores más preponderantes que inciden en la prevalencia del problema de interés.

A la luz de la iniciativa promovida en 2010 por ONU-Mujeres, ONU-Hábitat y otros 50 asociados internacionales, el Programa Global “Ciudades seguras, libres de violencia

contra las mujeres y las niñas”, contempla como un pilar estratégico la sistematización, generación y análisis de información que permita comprender de qué manera puede fortalecerse el goce de derechos y libertades en el espacio público. Uno de los principales problemas es la violencia sexual que se ejerce en contra de mujeres y niñas durante el uso y desplazamiento cotidiano que se realiza en las ciudades, lo cual se ha corroborado en estudios previos en Nueva Delhi y Quito bajo auspicio del programa global.

De igual forma, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (CDMX) constituye una de las instancias clave sumadas a las tareas programáticas de alcance internacional. Mediante el Programa “Viajemos Seguras”, en operación desde el año 2008, así como con base en distintos esfuerzos de sistematización y análisis emprendidos desde el gobierno local, la capital se ha configurado como un enclave nacional que ha tematizado de forma primordial la agenda de género en la discusión, reconocimiento y otorgamiento de derechos de las personas en distintos ámbitos.

Con todos esos antecedentes, se determinó que la Ciudad de México sería partícipe de las acciones realizadas por instancias específicas de Naciones Unidas y sus socios globales. De esa manera, el trabajo que aquí se presenta fue realizado mediante cuatro etapas que se explican a continuación.

3.1. Estudio diagnóstico sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños

Como primera etapa, se realizó el estudio diagnóstico sobre la violencia sexual en contra de las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños en la Ciudad de México. Este estudio estuvo orientado a la conjunción, sistematización y análisis de información en cuatro niveles:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- a. La revisión del marco normativo internacional, nacional y local, con miras a detectar potenciales problemas en la armonización legislativa de la Ciudad de México, en materia del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.
- b. Descripción general del contexto local, la cual incluyó (1) el panorama sobre la violencia que viven las mujeres y niñas en la Ciudad de México; (2) la movilidad de las mujeres en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM); así como (3) un análisis exploratorio de la geografía del delito en la capital, centrado en la violencia física y sexual que tiene lugar en los espacios de transportación. El primer componente se desarrolló mediante la consulta de datos del Censo Nacional de Procuración de Justicia Estatal 2014 de INEGI; el Informe Estadístico Delictivo en el Distrito Federal de la Dirección de Política y Estadística Criminal de la Procuraduría General de Justicia del DF (PGJ-DF); el Informe de Acciones 2014 del Programa Interinstitucional Viajemos Seguras; así como las tasas de incidencia delictiva reportadas por la Dirección Ejecutiva de Análisis y Control de Operación Policial de la PGJDF. El segundo aporte, se basó en la exploración de la Encuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México de 2007 (INEGI), con el objeto de caracterizar los modos, rutas, costos y tiempos de desplazamiento de las mujeres en la red de transporte capitalina. Por último, la tercera veta contextual, se focalizó en el análisis de la distribución y correlación espacial de delitos, relacionando las incidencias reportadas ante la PGJ-DF con el lugar de ocurrencia del agravio en puntos nodales de la red de transporte de la Ciudad de México.
- c. Análisis de fuentes complementarias de información, el cual se realizó a partir de la revisión de estudios previos como el de Zermeño y Plácido (2008, 2010), y de encuestas de alcance nacional y con representatividad estatal como la Encuesta Nacional de la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2011) y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2014). Tanto para las investigaciones antecedentes, como para los

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

instrumentos de medición seleccionados, se consideró que aportarían información relevante sobre la problemática de la violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el transporte público o en el ámbito comunitario.

- d. Revisión y evaluación de políticas, instrumentos y recursos existentes relevantes para el Programa Ciudades Seguras, haciendo énfasis en iniciativas particulares como el Programa Viajemos Seguras, el cual ha sido implementado por el Gobierno de la Ciudad de México desde el 2008.

Esta primera fase, estuvo caracterizada por un trabajo exhaustivo de diagnóstico que hiciera posible conocer cuál es el balance de información que se tiene al interior de la Ciudad de México, en torno a la incidencia y magnitud de la violencia sexual que se ejerce en contra de mujeres y niñas.

Una vez que se estableciera cuál es el tipo de datos con los que se cuentan a nivel institucional, investigativo y ministerial, se procedería a diseñar una segunda etapa de trabajo basada en la compensación de vacíos de información.

3.1.1. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: informantes de primer nivel

La segunda etapa de trabajo consistió en el diseño estratégico para la inmersión en campo que pudiera brindar datos complementarios a los obtenidos mediante el estudio diagnóstico de gabinete realizado previamente.

A partir del balance llevado a cabo en la primera etapa, se identificaron fortalezas y áreas de oportunidad en el acervo de información de fuentes institucionales, ministeriales e investigativas (*véase*, Cuadro 2).

Cuadro 2. Fortalezas y áreas de oportunidad en la información del Distrito Federal sobre violencia sexual en contra de mujeres y niñas, al interior de los espacios de transporte y sus locaciones aledañas

Fortalezas	Áreas de oportunidad
------------	----------------------

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

<ul style="list-style-type: none"> • Los datos disponibles permiten estimar qué tipo de agresiones en contra de las mujeres se presentan con mayor prevalencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Se carece de un sistema único de gestión de información • Las peticiones institucionales ante los organismos responsables son atendidas de manera ineficiente o no atendidas. • No existen parámetros metodológicos transparentes y accesibles a cualquier usuario, que permitan determinar el grado de fiabilidad de los instrumentos o esquemas de registro de entidades gubernamentales específicas. • Los datos son difícilmente comparables por cuanto existen algunas incompatibilidades en la muestra o población atendida; el esquema de consignación o sistematización de indicadores; la definición puntual de constructos; así como los periodos de reporte. • Aun entre entidades gubernamentales subordinadas a una misma cabeza de sector, persiste la falta de un sistema único de captación de datos que permita evitar errores de consistencia, duplicidad u omisión de registros.
<ul style="list-style-type: none"> • Se posibilitan aproximaciones con grados disímboles de certeza con relación al perfil de las personas mayormente afectadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe poca o nula información disponible acerca de rutas y hábitos de transportación; tácticas de auto-preservación; experiencias ante la autoridad en caso de denuncia; así como de percepciones de accesibilidad, confort y calidad en el servicio del transporte público. Todos ellos, relacionados de manera directa o indirecta con la violencia sexual en los desplazamientos de mujeres y niñas a lo largo de la ciudad. • Se carece de información robusta sobre los agresores y sus <i>modus operandi</i>.
<ul style="list-style-type: none"> • Existe información relativamente robusta sobre las percepciones de riesgo en algunos circuitos de transportación 	<ul style="list-style-type: none"> • Hay pocos datos disponibles sobre las percepciones de quienes ejercen el rol de autoridad, la evaluación crítica de su desempeño y de los recursos que condicionan su accionar ante situaciones de violencia en contra de las mujeres y niñas.
<ul style="list-style-type: none"> • Se tienen algunos indicios sobre las reacciones y decisiones enarboladas por las mujeres que han sido víctimas de algún tipo de abuso o tentativa de ataque sexual 	<ul style="list-style-type: none"> • Se omiten datos sobre el comportamiento o la pauta de reacción de terceros implicados; esto considerando su relevancia como factor contribuyente o inhibidor de la comisión de actos impropios en espacios de uso comunitario. • No existen datos disponibles sobre la manera en que se construye la noción de <i>víctima</i>.
<ul style="list-style-type: none"> • Se corrobora que la mayoría de las mujeres afectadas por situaciones violentas, prescinden de la posibilidad de denunciar el hecho ante la autoridad 	<ul style="list-style-type: none"> • Prevalece una diferencia importante entre lo que reportan instituciones de procuración de justicia y los datos que provienen de instrumentos abocados a la recopilación y divulgación de información pública (e.g. ENDIREH, ENVIPE).

Fuente: elaboración propia, a partir de los hallazgos obtenidos en la fase de gabinete del estudio diagnóstico

En buena medida, la información disponible permite tener una panorámica transversal de la incidencia de la violencia sexual en contra de mujeres y niñas, sin brindar suficientes

elementos comprensivos sobre la forma en cómo se constituye el proceso por el cual tiene lugar una agresión.

Con el objeto de abordar la problemática de interés desde una perspectiva procesal, se buscó diseñar una estrategia de inmersión en campo a fin de conocer las experiencias, percepciones de riesgo y situaciones padecidas o testimoniadas de violencia sexual en mujeres usuarias del transporte público de la Ciudad de México.

La base cualitativa de esta segunda etapa de trabajo daría lugar a un acercamiento a los fenómenos sexuales violentos como circunstancias indisociables de los patrones de movilidad de las mujeres. Así, mediante información obtenida en el estudio diagnóstico de gabinete se conocía que:

- 1) Del total de mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el ámbito comunitario, 43% se ubican el rango de edad de entre 15 y 34 años (ENDIREH, 2011).
- 2) Las mujeres situadas en dicho umbral etario experimentan la adquisición de nuevas responsabilidades, multiplican sus probabilidades de entrada en otros ámbitos de sociabilidad como las escuelas o los centros laborales, y viven cambios asociados a la posible tenencia de responsabilidades familiares.
- 3) En virtud del cumplimiento de múltiples tareas y labores cotidianas, las mismas mujeres hacen un uso intensivo, estratégico y también diferenciado del espacio público y sus plataformas de movilidad.
- 4) La movilidad de las mujeres en la Ciudad de México presenta diferencias importantes asociadas (1) al tiempo promedio de desplazamiento en el transporte público, y (2) los polos de atracción territorial de viajeros.
- 5) Como consecuencia de lo enunciado en el punto anterior, a grandes rasgos se presentan dos bloques de viajeras. Un primero, que se caracteriza por traslados más intensivos en distancia y duración, y que implica recorridos desde la periferia de la

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

capital hasta zonas de alta concentración de viajes tales como los distritos de Anáhuac, Chapultepec, Condesa, Obrera, Balbuena, Morelos, Ciudad de los Deportes, Del Valle, Plateros, Viveros, Ciudad Universitaria y Villa Olímpica, entre otros (Nava y Ramírez, 2015). El segundo, se define por la retención de desplazamientos cortos y poco prolongados, asociados a trayectos que se circunscriben a espacios internos de localidades periféricas.

Con base en lo anterior, el esquema de trabajo con mujeres usuarias del transporte público consideró tres premisas fundamentales:

- a. En primer lugar, que la violencia sexual es un agravante que afecta a las mujeres independientemente de su condición educativa, económica o etaria. No obstante, seleccionar intencionalmente a un sector poblacional con más exposición de uso de la red de transporte, permitiría conocer mayores detalles sobre cómo ocurre y se vive el proceso de riesgo y probable victimización de agresiones sexuales a lo largo de los traslados cotidianos por la ciudad.
- b. En segundo lugar, que el volumen de información disponible sobre la problemática que padecen mujeres y niñas en el contexto capitalino es predominantemente asimétrico. Así, prevalece un mayor acervo de datos sobre lo que ocurre en espacios masificados de la red de traslado, tales como el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y muy pocos indicios sobre los eventos que tienen lugar en otras rutas o circuitos como los del transporte concesionado colectivo o individual (microbuses y taxis). Por ende, el trabajo de campo requeriría de un esquema de captación de participantes que pudiera incluir trayectos por distintas modalidades de transportación.
- c. En tercer lugar, la obtención de registros cualitativos debería apuntar no sólo a la experiencia de uso de la infraestructura de transporte, sino al modo en que las mujeres viven cotidianamente sus traslados desde el momento en que salen de casa hasta el momento en que llegan a su destino. Este punto resulta crucial ya que se

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

busca dimensionar al problema de la violencia sexual desde una perspectiva de movilidad y no sólo como una problemática asociada a ciertas locaciones de transportación.

De esa manera, el esquema de selección se diseñó para captar la mayor heterogeneidad posible de formas de traslado y uso del espacio público. Para ello, se establecieron dos núcleos de reclutamiento de informantes de cara a la realización de sesiones de grupos de discusión. Un primer conjunto estaría dado por participantes captadas en espacios masificados de transportación, tales como los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), en donde confluyen más de tres plataformas de desplazamiento (Metro; Metrobús; Bases de colectivo concesionado; Sitios de Taxi; Red de Transporte de Pasajeros (RTP); Transporte eléctrico):

Cuadro 3. Distribución de grupos de discusión, núcleo de reclutamiento en espacios masificados

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres de entre 15 a 18 años de edad	Este corte permite captar a mujeres jóvenes, entre las cuales se destacan a aquellas que están por debajo de la mayoría de edad, y quienes recién han adquirido dicha condición.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2
Mujeres de entre 19 a 24 años de edad	Este corte permite captar a jóvenes mujeres, mayores de edad. En este sub-estrato se espera captar a estudiantes y mujeres que realizan actividades diversas en materia laboral y familiar.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2
Mujeres de entre 25 a 34 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que posiblemente hayan experimentado la adquisición de mayores responsabilidades productivas o familiares.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2
TOTAL			6 grupos

Fuente: Elaboración propia.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Un segundo conjunto, estaría definido por participantes captadas fuera de los espacios masificados de transporte, y ancladas a localidades periféricas de la Ciudad de México:

Cuadro 4. Distribución de grupos de discusión, núcleo de reclutamiento fuera de espacios masificados

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres de entre 15 a 18 años de edad	Este corte permite captar a mujeres jóvenes, entre las cuales se destacan a aquellas que están por debajo de la mayoría de edad, y quienes recién han adquirido dicha condición.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
Mujeres de entre 19-24 años de edad	Este corte permite captar a jóvenes mujeres, mayores de edad. En este sub-estrato se espera captar a estudiantes y mujeres que realizan actividades diversas en materia laboral y familiar.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
Mujeres de entre 25 y 34 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que posiblemente hayan experimentado la adquisición de mayores responsabilidades productivas o familiares.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
TOTAL			6 grupos

Fuente: Elaboración propia.

La guía de tópicos para la realización de grupos de discusión fue diseñada para la satisfacción de los siguientes propósitos específicos.

- Documentar la percepción de riesgos y las áreas de oportunidad en la provisión de los servicios de transporte público en grupos de usuarias, con el propósito de comprender como se suscita la apropiación de dichos espacios de movilidad; aportar evidencia sobre las necesidades diferenciadas de las mujeres en dichos circuitos, y establecer en qué tipo de modalidades existe un clima de seguridad más favorable.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- b) Conocer la definición de rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de riesgos por parte de grupos de usuarias del transporte público, con el objetivo de esclarecer la probable asociación entre patrones de desplazamiento; modalidades de viaje; esquemas de acompañamiento y horarios de tránsito, con relación a la percepción de riesgos y amenazas, así como con el correlativo repertorio de precauciones que las mujeres emplean en sus trayectos cotidianos.
- c) Recabar información sobre la percepción, conocimiento y testimonios de actos de violencia sexual en el transporte público y sus espacios aledaños por parte de grupos de usuarias, con el propósito de:
 - i. Conocer la imputación de causas que, según las informantes, generan, reproducen y facilitan la violencia sexual en contra de las mujeres en espacios públicos como los circuitos de transportación y sus senderos aledaños.
 - ii. Identificar la asociación entre distintos tipos de agresión sexual y la frecuencia con que se suscitan, con relación a la percepción de gravedad de dichos actos violentos y los efectos que tienen sobre las víctimas.
 - iii. Recuperar la narrativa de mujeres que hayan sido víctimas o hayan testimoniado actos de violencia sexual, a fin de rastrear algunas de las pautas que caracterizan a los agresores; sus modos de operación, así como el tipo de apoyo y necesidades urgentes que deben ser atendidas para brindar auxilio a las personas violentadas.
 - iv. Rastrear de manera general cuáles son las consecuencias que distintos tipos de agresión tienen sobre las mujeres violentadas.
- d) Obtener registros de información sobre los recursos conocidos de las usuarias del transporte público y sobre las reacciones de distintos actores, a fin de conocer parte de los protocolos informales de actuación que ejercen las mujeres en caso de algún

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

incidente de violencia sexual, así como la percepción que se tiene con respecto a la intervención o expectación del resto de los usuarios y usuarias.

- e) Explorar la probable identificación de perfiles del agresor, con lo cual se pretende conocer el tipo de atributos, formas principales de operación y perfiles prototípicos de las víctimas que han sido identificados por parte de las usuarias.
- f) Explorar el grado de conocimiento de las usuarias sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos y la labor de la autoridad, así como algunas probables soluciones.

La información complementaria reunida a la luz de esta etapa de diagnóstico participativo, permitiría afinar rutas de acción y recomendaciones puntuales para la elaboración de una línea de base.

Se realizó un total de 12 sesiones grupales de trabajo, con 96 informantes; 51 captadas en espacios asociados a CETRAM y 45 en polígonos periféricos de la Ciudad de México. Las características principales de las participantes son:

- 32.3% se sitúan en el rango de edad de entre 15 y 18 años de edad; 33.3% en el intervalo de entre 19 y 24 años; y 34.4% en el de 25 a 24 años.
- 67.7% son solteras y 32.3% están casadas o unidas.
- 63.5% no tienen hijos; 32.3% tienen entre uno y dos hijos; y 4.1% entre tres y cuatro hijos. 90.8% de las mujeres solteras y 6.5% de las participantes casadas o unidas aún no han sido madres.
- 32.3% son empleadas; 61.5% se dedican primordialmente al estudio; 5.2% se abocan a las labores del hogar y 1% estudian y trabajan.
- La escolaridad promedio de las participantes es de bachillerato; 5.2% hasta secundaria; 4.2% con carrera técnica; 71.9% con preparatoria, y 18.8% con estudios universitarios. Dada la selección intencional por grupos de edad, menos de una

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

tercera parte de las mujeres participantes fungen como jefas de familia. No obstante, la distribución del perfil educativo del jefe o jefa de familia sigue una lógica muy similar a la de las informantes.

- En materia de transporte, 82.3% son usuarias intensivas o esporádicas del Metro; 6.3% del Metrobús; 2.1% del tren ligero; 18.8% de combis; 75% de microbuses; 11.5% de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP); 1% de taxis y 1% del Mexibús. Ninguna de las informantes declaró hacer uso de habitual del Trolebús; el Tren Suburbano o EcoBici (véase anexos).
- En cuanto a la duración de sus traslados a sus destinos cotidianos, 14.6% hace menos de 30 minutos a su destino; 43.8% entre 30 minutos y 1 hora; 26% más de 1 hora y hasta 1 hora y media; 13.5% más de 1 hora y media y menos de 2 horas; y 2.1% más de 2 horas. El tiempo de retorno sigue una distribución bastante similar, aunque con importantes incrementos en la tasa de informantes que hacen viajes de más de una hora. Estas sugieren que el regreso a sus puntos de origen o a casa suelen ser mucho más largos.
- Con relación a los controles de selección de grupos, 88.3% de las informantes captadas en CETRAM se concentran en duraciones de viaje superiores a los 30 minutos y hasta dos horas. Mientras en el bloque de polígonos periféricos, 66.7% se ubica en los rangos de duración de menos de 30 minutos o máximo 1 hora.
- En materia de gasto diario de transporte, 34.4% invierten entre \$5.00 y \$10.00; 52.1% entre \$11.00 y \$20.00; 12.5% entre \$21.00 y \$30.00 y 1% entre \$31.00 y \$40.00. Estos montos sólo consideran el tramo de ida. Para el trayecto de regreso, la distribución de gasto en transporte es prácticamente la misma, por lo cual la mayoría de las participantes invierten alrededor de entre \$22.00 y \$40.00 promedio en sus traslados cotidianos.
- Las modalidades de viaje se realizan mayoritariamente por el encadenamiento de hasta dos unidades de transporte. En el grupo seleccionado en CETRAM, 11.8%

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

hace uso de un vehículo; 76.5% de hasta dos vehículos; 9.8% utiliza tres transportes, y 2% hace uso de hasta 4 vías de traslado. Mientras en el bloque de polígonos periféricos, 24.4% sólo hace uso de un vehículo; 66.7% de dos, y 8.9% de tres.

- De manera general, 63.5% de las participantes no se sienten seguras desde el primer tramo de sus trayectos cotidianos, en contraparte con un 36.5% que no experimenta algún tipo de sensación de temor o riesgo en el uso del espacio público.
- De entre las usuarias que formaron parte del proyecto participativo, las razones más preponderantes para definir sus estrategias de traslado están: (1) que sea la ruta más directa para llegar a su destino (39.6%); el costo de viaje (28.1%) y el tiempo de traslado (28.1%). La seguridad no aparece como una prioridad particular para las informantes.
- Finalmente, 96.9% de las voluntarias ha padecido alguna de las formas de violencia sexual consideradas en el catálogo del proyecto, durante sus trayectos en espacios de transporte o locaciones aledañas durante el curso de los últimos tres meses. 95.8% ha testimoniado la ocurrencia de alguno de los eventos de violencia sexual contemplados en el diagnóstico, y 92.7% conoce a alguna persona que ha sido violentada sexualmente al interior del transporte público o durante sus recorridos por la ciudad. Sobre este último punto cabe destacar que, aunque las cifras aquí documentadas no tienen ninguna pretensión de significación estadística, dado el diseño del esquema de selección cualitativa, el panorama encontrado resulta coincidente con los hallazgos contenidos en estudios previos como el de Zermeño y Plácido (2008, 2010). Estas últimas, documentaron en su investigación antecedente que 9 de cada 10 mujeres habían sido violentadas sexualmente en los circuitos de transportación.

3.1.2. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: grupos vulnerables e informantes de segundo nivel

Una vez realizado el trabajo con mujeres cuyas características las sitúan como usuarias frecuentes del espacio público y sus circuitos de traslado, las baterías investigativas se orientaron a la recopilación de información sobre grupos y agentes incidentales con roles o atributos especiales.

La focalización de conjuntos muestrales de interés vino dada por dos criterios de ordenación: (1) identificación de grupos vulnerables y (2) actores involucrados en la provisión de servicios o intercambios que tienen lugar en el uso y desplazamiento del espacio público.

Por grupos vulnerables suele entenderse a todos aquellos que por su edad, raza, sexo, condición socioeconómica, características físicas, circunstancia cultural o política, se encuentran en mayor riesgo de que sus derechos sean violentados (CNDH, 2002). El sentido implícito de atención urgente requiere en ese tenor, que la adjetivación de vulnerabilidad sea referida al marco espacial o temporal particular de tratamiento o de interés.

A falta de mayor tiempo y presupuesto para cubrir un amplio rango de actores o personas ubicadas en dicha categoría, se determinó que la prelación estaría dada por el eje troncal de movilidad y derecho a la ciudad enarbolada en el marco de toda la investigación. De ese modo, la especificación de grupos de trabajo se concentraría en (a) mujeres indígenas y (b) mujeres con discapacidad.

Respecto de las primeras, es preciso recordar que la CDMX es una de las seis entidades urbanas con más de 100 mil habitantes de origen indígena (AMDH, 2008). En términos exactos, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010 de INEGI, en la capital residen aproximadamente 122 mil 411 personas que se auto-adscriben a algún grupo étnico particular. La presencia indígena en el entorno metropolitano deriva predominantemente de la condición de residencia y asentamiento generacional en ciertas localidades, así como de los constantes flujos migratorios, mismos que pueden llegar a ser itinerantes o de relativa mayor permanencia.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Acorde con la Secretaría de Desarrollo Rural y Equidad de las Comunidades del Gobierno de la Ciudad de México, delegaciones como Iztapalapa, Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc y Tlalpan, operan como los principales focos de concentración indígena. Asimismo, el estatus ocupacional entre este tipo de personas suele ser altamente diverso, dado que la añeja asociación con el espacio rural ha tendido a transitar hacia una mayor mezcla cultural y a la incursión en distintos ámbitos de educación y empleo.

Justamente por la transformación paulatina en los marcos de sociabilidad de los grupos indígenas en la ciudad, los desafíos en materia identitaria y de plena inclusión se han tornado más complejos. Las necesidades de movilidad, desplazamiento y uso del espacio público de personas indígenas remiten al florecimiento de obstáculos asociados a esquemas de incorporación desfavorables en el plano económico, dificultades vinculadas a la práctica de sus lenguas y marcos culturales de persistente discriminación. Por todas esas razones, el acercamiento a mujeres indígenas permite problematizar la interseccionalidad de desventajas que se desprenden tanto de la condición de adscripción sexual como de la circunstancia de origen étnico.

Por su parte, con relación a las personas con discapacidad, se sabe que en la CDMX al menos un 5.46% de la población presenta limitaciones motrices, audiovisuales o mentales, lo cual equivale a un total de 483 mil 045 habitantes que requieren de atenciones especiales. Más aún, se debe considerar que de ese volumen, el 56.9% son mujeres y que la principal incidencia deriva de capacidades restringidas de movilidad (INEGI, 2010). Similar al caso de los grupos indígenas, la plena inclusión en la vida cotidiana y productiva depende en buena medida de la superación de constreñimientos y de la redefinición de parámetros en el trato con sujetos que padecen de alguna desventaja física.

Más aún, colateral al problema de discriminación que también prevalece en materia de discapacidades, los entornos urbanos presentan carencia de adecuaciones espaciales que faciliten el goce de derechos de tránsito y la realización de tareas diarias.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

La importancia de ambos grupos retomados en la investigación, radica en evidenciar la conjugación de características peculiares que apuntan a su conversión en detonantes de desigualdad, que sumados a la cuestión de género, propician la prevalencia del ejercicio de la violencia y el menoscabo de derechos.

Ahora bien, también en forma complementaria, además de la consideración de dos grupos vulnerables específicos, el trabajo de campo se orientó a la adición de otras voces relacionadas con el desplazamiento por el espacio público. Nuevamente, sin preponderar el alcance y representación de todos los sectores presentes en el plano urbano, se optó por priorizar la aprehensión de informantes clave para la reconstrucción de elementos circunstanciales, dimensionales y relacionales imbuidos en el proceso de violencia sexual que padecen mujeres y niñas.

Bajo tal premisa, se estimó la realización de grupos exploratorios de discusión con tres tipos de sujetos:

- a) Personal de conducción de unidades del transporte público concesionado, considerando que como parte de las áreas de oportunidad detectadas en el estudio diagnóstico, dicha modalidad constituye uno de los nichos de menor información y conocimiento dado su tamaño y complejidad.
- b) Personal de vigilancia y seguridad en instalaciones del sistema de transporte público, tales como Metrobús o Metro, quienes en su calidad de agentes pertenecientes a la Policía Auxiliar (PA) o Policía Bancaria Industrial (PBI), testimonian distintas conductas y prácticas del público usuario al interior de los espacios de traslado.
- c) Servidoras públicas pertenecientes al personal operativo de transporte quienes, en sus tareas como taquilleras, inspectoras, conductoras, checadoras o enlaces de atención, fungen como observadoras de primera mano sobre los hábitos y acciones que caracterizan al público usuario en espacios de traslado.

En estos tres casos, la guía de tópicos para la realización de sesiones colectivas de trabajo se orientó por la correspondencia entre los siguientes objetivos y preguntas de investigación:

Cuadro 5. Relación de objetivos secundarios y preguntas de investigación, terceros implicados (autoridades y operadores(as) de servicios)

Objetivo principal: Explorar las experiencias, reflexiones críticas y percepción de riesgos y oportunidades, por parte de autoridades y agentes de incidencia diversos, en el combate, prevención y erradicación de la violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus locaciones periféricas.	
Objetivo secundario	Pregunta de investigación
a) Documentar como son percibidos los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las percepciones de seguridad y riesgos identificados en espacios de transporte público por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio
b) Explorar como se percibe la problemática de la violencia sexual en los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué tipo de conductas y con qué frecuencia se presentan actos de violencia sexual en contra de las mujeres, según el personal de seguridad y operadores(as) del servicio • ¿Qué tipo de causas o factores identifican las(os) informantes de interés como determinantes o contribuyentes para la ocurrencia de conductas de violencia sexual en contra de las mujeres?
c) Recabar información sobre la gestión y procedimientos típicos por parte del personal policial y operadores(as) del servicio, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus espacios aledaños	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo ha procedido, procede o procederían los(as) informantes de interés, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres? • ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo? • ¿Qué dificultades u obstáculos identifican los(as) informantes de interés para intervenir o atender casos de violencia sexual en sus espacios de trabajo?
d) Explorar la identificación de situaciones o modos de operación de agresores, así como de atributos probables en las víctimas, por parte del personal policial y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual? • ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?
e) Explorar el grado de conocimiento del personal policial y operadores(as) del servicio, sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos, así	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los

Cuadro 5. Relación de objetivos secundarios y preguntas de investigación, terceros implicados (autoridades y operadores(as) de servicios)

Objetivo principal: Explorar las experiencias, reflexiones críticas y percepción de riesgos y oportunidades, por parte de autoridades y agentes de incidencia diversos, en el combate, prevención y erradicación de la violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus locaciones periféricas.	
Objetivo secundario	Pregunta de investigación
como algunas probables soluciones.	espacios de interés? • ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren las informantes?

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, a modo de redondear toda la pesquisa, se incluyó también un grupo de tipo exploratorio con varones de entre 17 y 34 años de edad, con quienes se sostuvo una charla general sobre la manera en cómo perciben el ejercicio de violencia sexual en contra de las mujeres en el espacio público y sus circuitos de transportación.

Respecto de este último grupo, vale la pena señalar que la comprensión cabal del fenómeno de la violencia sexual que padecen mujeres y niñas en muy distintos ámbitos, requiere de un trabajo mucho más sistemático, profundo y detenido sobre el correlativo papel que juegan los hombres. Sin duda, estos no solo suelen prevalecer como los protagonistas de actos de agresión, sino que a su vez, asumen otros roles de intervención o expectación. Asimismo, la importancia que tiene la configuración y asunción de la masculinidad en el trato e interacción con las mujeres, es un factor clave que demanda de tratamientos mucho más amplios, para conocer su impacto en los arreglos relacionales cotidianos y particularmente en el desarrollo de situaciones donde prevalece la violencia como un recurso de poder, dominación y control.

Pese a tales limitantes, el propósito de incluir una inmersión panorámica con hombres jóvenes, apunta a la detección de indicios que puedan servir para posteriores indagaciones y marcos generales de intervención por medio de políticas públicas.

En virtud de todo lo anterior, esta tercera etapa consistió en la aplicación de herramientas cualitativas con los siguientes conjuntos:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Cuadro 6. Distribución de grupos de discusión, grupos vulnerables y agentes incidentales

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres indígenas de entre 17 y 36 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que se auto-adscriben y reconocen como pertenecientes a algún grupo étnico particular, y que además, por su características etarias, experimentan mayores posibilidades y requerimientos de movilidad en el espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres 	2
Mujeres con discapacidad, rangos de edad indistintos	Este corte permite captar a mujeres que experimentan limitaciones motrices, audiovisuales o mentales que impactan en el uso y aprovechamiento del espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres 	1
Personal de conducción de unidades del transporte público concesionado	Este grupo se realizó con apoyo del personal de conducción y control de la ruta 86 de la Ciudad de México. Se contó con presencia de 6 hombres y 2 mujeres con experiencia como choferes de autobuses.	<ul style="list-style-type: none"> • 6 hombres • 2 mujeres 	1
Personal de vigilancia de espacios de transporte público: mujeres	Este grupo permite captar a mujeres pertenecientes a los cuerpos de PA o PBI en instalaciones del metro o metrobús	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres parte de la PA o PBI 	1
Personal de vigilancia de espacios de transporte público: hombres	Este grupo permite captar a hombres pertenecientes a los cuerpos de PA o PBI en instalaciones del metro o metrobús	<ul style="list-style-type: none"> • 8 hombres parte de la PA o PBI 	1
Servidoras públicas pertenecientes al personal operativo del transporte público	Este grupo permite captar a mujeres que realizan sus labores cotidianas como prestadoras de distintos servicios en espacios de transporte masificado	<ul style="list-style-type: none"> • 2 taquilleras • 2 inspectoras • 2 conductoras de Atenea • 2 checadoras del metrobús • 1 enlace de atención al usuario del metro 	1
Hombres de entre 17 y 34 años de edad	Este grupo permite captar a jóvenes varones que por su condición etaria experimentan mayores posibilidades y requerimientos de desplazamiento en el espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • 8 hombres 	1
TOTAL			8 grupos

Fuente: Elaboración propia

3.1.3. Diseño de un sistema de monitoreo: metodología marco lógico y matrices de objetivos e indicadores

La Metodología del Marco Lógico constituye uno de los pocos enfoques de trabajo que permite integrar informaciones extensas y diversas, para luego integrarlas en instrumentos de cobertura amplia y multinivel para sustentar estrategias de desarrollo, implementación y seguimiento, ya sea a nivel de proyecto de un programa anual o multi-anual, o de una política pública de carácter permanente (CEPAL, 2005). Esta metodología -también conocida por las siglas MML- ha demostrado ser particularmente útil para definir problemas y encauzar soluciones en contexto de turbulencia social y escasez de recursos, especialmente de tipo presupuestal (ILPES, 2003) y ha servido para reformular los sistemas P-P-P-E (planeación, programación, presupuestación y evaluación) en países como México y Chile (SHCP-SFP-CONEVAL, 2011).

A fin de contribuir a que las acciones que habrán de llevarse a cabo en el periodo 2016-2018 en la Ciudad de México para alcanzar la igualdad sustantiva, definida como objetivo prioritario en el Plan de Desarrollo del Distrito Federal, se ha aplicado la MML al diseño del Sistema de Monitoreo de acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público, en los términos y con los alcances presentados en esta sección.

Primeramente, y atendiendo lo establecido por la MML, se presentan el “Mapa de Actores Involucrados” en el problema de la violencia contra las mujeres y niñas en el transporte y los espacios públicos de la Ciudad de México, y los árboles de “Problema” (causas y efectos) y de “Soluciones” (medios y fines). Estos tres instrumentos contribuyen a una mejor comprensión y construcción de las diferentes dimensiones, ámbitos y niveles del problema, señalados y documentados ampliamente en la Línea Base.

En segundo término, se presentan las alternativas de solución al contexto que vive actualmente la Ciudad de México y las políticas y programas existentes para atender el fenómeno de la violencia hacia mujeres y niñas en el transporte y los espacios públicos. Por último, se presenta la “Matriz de Marco Lógico” y su aplicación como base conceptual,

técnica y metodológica para el desarrollo del Sistema de indicadores de seguimiento, monitoreo y evaluación de las acciones a implementar entre 2016 y 2018 en la Ciudad de México en el marco del “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX”.

3.2. Restricciones del trabajo

Aunado a las limitaciones informativas antes señaladas, el esfuerzo realizado para la elaboración de la línea de base posee algunas restricciones asociadas a temas no incluidos en las fases de trabajo de gabinete y campo del estudio diagnóstico.

En primer lugar, es pertinente señalar que tanto las fuentes de información institucional, ministerial o investigativo, así como los datos obtenidos mediante la estrategia cualitativa de inmersión, no consideran indicios sustantivos sobre la problemática de la violencia sexual en la población infantil. A la vez que el fenómeno prevalece poco explorado en el caso de las niñas, las dificultades para definir esquemas alternativos de recopilación de registros, hacen que las exploraciones demanden presupuesto, tiempo y recursos específicos para brindar un acercamiento robusto.

En segundo lugar, todo trabajo sobre violencia sexual en contra de las mujeres, debe considerar el componente fundamental de la construcción y ejercicio de masculinidades. En este caso, tal y como se mencionó en apartados anteriores, solo se presenta una exploración panorámica sobre las posturas, vivencias y reacciones de los hombres frente al tema.

Finalmente, las recomendaciones expresadas en este documento, apuntan a dimensionar el proceso de violencia sexual en contra de las mujeres, por encima del establecimiento puntual de indicadores cuantitativos de medición. Dicha cuestión es resultante de la imposibilidad de compatibilizar las distintas fuentes de registro a nivel nacional, o de llevar

a cabo la aplicación de un instrumento independiente con pretensiones de significación estadística para la población beneficiaria.

3.3. Diseño del documento de línea base

Con el objetivo de esclarecer la ruta de recomendaciones que alimentan la línea de base, el documento presenta primeramente los hallazgos puntuales de las fases de estudio diagnóstico. Para facilitar la lectura, el apartado está redactado a manera de preguntas y respuestas en torno al fenómeno analizado.

En segundo lugar, se presenta la matriz de acciones e indicadores, cuyos componentes se desprenden del tratamiento multidimensional de la problemática estudiada.

IV. Resultados: observaciones y hallazgos principales de la etapa de estudio diagnóstico

El trabajo realizado tanto en la fase de gabinete como en la etapa de campo del estudio diagnóstico, permite responder un conjunto de preguntas puntuales sobre el fenómeno de la violencia sexual que aqueja a las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México.

4.1.¿De qué tamaño es el problema de la violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México?

De acuerdo con la Encuesta Nacional de la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) del año 2011, 1 de cada 2 mujeres mayores de 15 años en la Ciudad de México ha sido víctima de violencia en el ámbito comunitario. Es decir, aproximadamente 1 millón 715 mil 853 mujeres han sido agredidas en el uso de espacios comunes al interior de la Ciudad de México.

Los agravios considerados en la ENDIREH van desde tocamientos impropios, insinuaciones o propuestas de intercambio sexual, toma de represalias por negarse a algún contacto sexual, ser obligada a tener relaciones sexuales, provocación de miedo a ser atacada sexualmente, haber sido obligada a realizar actos sexuales por dinero, haber sido forzada a mirar escenas o actos sexuales, haber sido agredida físicamente, haber sido humillada frente a otras personas, ser ignorada por el hecho de ser mujer, y/o haber sido objeto de algún comentario obsceno o lascivo. El común de todas esas incidencias estriba en el lugar de ocurrencia, teniendo en cuenta que haya sucedido en locaciones como la calle, la escuela, la oficina, la fábrica o taller, la casa, el transporte público, el cine, el centro comercial o algún otro espacio de relativo uso común en la ciudad.

En el caso de los datos recabados por medio de dicha encuesta, solamente seis tipos de agresiones parecen presentarse de modo más recurrente en espacios como la calle o el

transporte público: agresiones físicas (55.01%); miedo provocado de ataque o abuso sexual (59.6%); actos sexuales forzados por dinero (58.29%); tocamientos impropios (89.64%); ser forzada a mirar escenas o actos sexuales (89.71%), y ser objeto de frases ofensivas de carácter sexual (95.54%).

Por su parte, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) del 2014, señala que del total de personas que fueron víctimas de algún delito, 47% son mujeres y 10% reportaron alguna falta de índole sexual. De ese 10%, el 98% se corresponde a mujeres que sufrieron algún tipo de delito en materia sexual. Al respecto, 56.3% de tales agravios fueron cometidos en la calle (44.8%) o en el transporte público (11.5%).

En un estudio realizado por Martha Fabiola Zermeño y Elizabeth Plácido (2008, 2010) mediante una encuesta en CETRAM de alta confluencia, se encontró que 9 de cada 10 mujeres ha sido víctima de violencia sexual a lo largo de su vida; mientras que 8 de cada 10 padecieron agresiones al menos durante el año previo al momento de levantamiento de datos. De acuerdo con sus hallazgos, al menos un tercio de las informantes sintió miedo de ser atacada sexualmente en el transporte público; poco menos de una quinta parte fueron perseguidas por hombres en los espacios de transportación; y cerca del 2% fueron víctimas de violación. Aproximadamente, 7 de cada 10 han sido objeto de frases ofensivas de carácter sexual; 50% han sido tocadas o manoseadas de manera impropia; 70% ha padecido recargamientos corporales por parte de algún sujeto; entre otros.

Similar a las proporciones de incidencia obtenidas por Zermeño y Plácido, el diagnóstico participativo emprendido para la presente línea de base sugiere que 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de algún tipo de violencia sexual durante sus recorridos cotidianos.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En ese sentido, la magnitud de la violencia sexual en general, y al interior de espacios de transportación o locaciones públicas en lo particular, resulta todavía difícil de estimar. Tres limitaciones pesan para poder tener una medición fidedigna del tamaño del fenómeno:

- a. Cómo se mide y se consigna la violencia sexual. Esto representa un problema debido a que no existe un catálogo exhaustivo, unificado y riguroso que conjunte las distintas y variadas expresiones de agresiones sexuales que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas. Como consecuencia, se tienen mediciones dispersas y relativamente no comparables entre sí, las cuales redundan en estimaciones imprecisas.
- b. La diversidad de propósitos entre distintos instrumentos. Esto abona a que según sea el objetivo de cada encuesta o forma de consignación, el énfasis espacial, temporal o muestral tienda a visibilizar o invisibilizar la tasa de incidencia de cierto tipo de agresiones. Por ende, es necesario que, dada la gravedad del problema de la violencia sexual en general, y de su prevalencia en el espacio público en lo particular, se cuente con un registro específico orientado a conocer cómo se suscita dicho fenómeno en los circuitos cotidianos de interacción de la ciudad.
- c. La incompatibilidad de definiciones de la violencia. Esta cuestión resulta problemática por cuanto el carácter multidimensional del concepto, implica la urgente delimitación de objetivos y nociones. La violencia es un constructo general que puede derivar en violencia basada en pertenencias categoriales, espacios de ocurrencia, modos de perpetración del daño, tipo de agresores, entre otras. En virtud de ello, la violencia sexual en contra de las mujeres debe ser tratada como una dimensión que está atravesada y relacionada por otras violencias, con una carga específica dada la pertenencia categorial del sexo de las víctimas y que constituye un continuum entre prácticas nocivas en distintos espacios tanto privados como públicos.

4.2.¿Cuáles son las distintas expresiones de la violencia sexual?

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

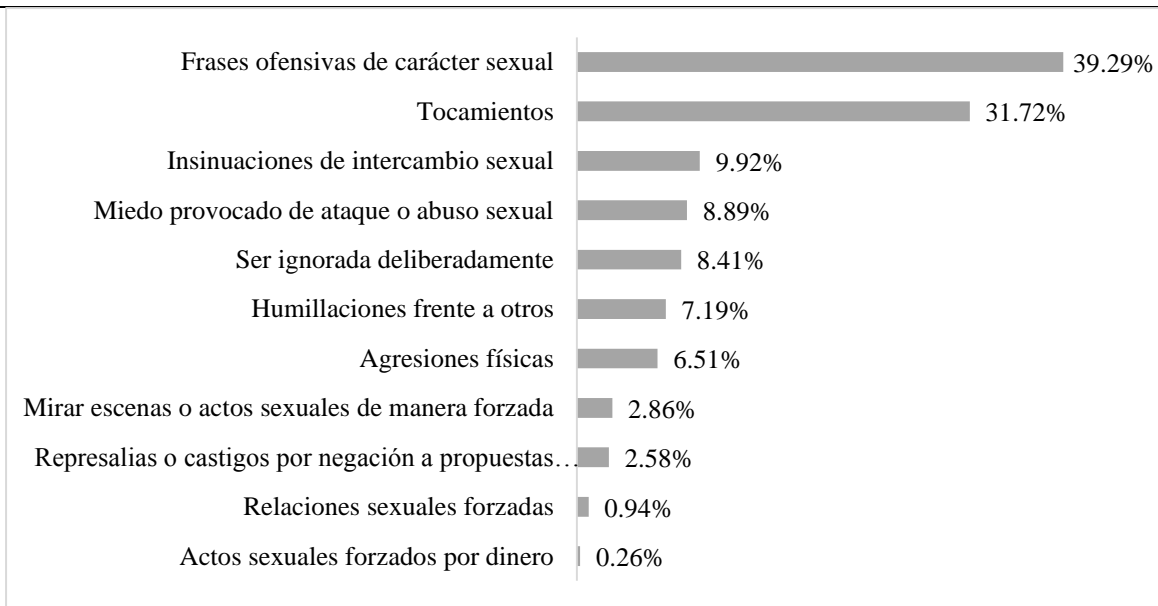
No existen formas de violencia sexual que sean más graves que otras expresiones. Toda forma de violencia en lo general, y de agresión sexual en lo particular, constituye un agravante que debe ser prevenido y erradicado al interior de la sociedad.

No obstante, más allá de una jerarquización por importancia, existen actos y conductas sexuales violentas que prevalecen más que otras. Por ejemplo, de acuerdo con la ENDIREH (2011), las agresiones que se presentan con mayor frecuencia en contra de las mujeres son frases ofensivas de carácter sexual y tocamientos impropios. Estos últimos, seguidos de insinuaciones de intercambio sexual; el miedo provocado a ataques o abusos sexuales, ser ignorada deliberadamente solo por ser mujer, ser humillada frente a otros o ser agredida físicamente.

Gráfico 1. Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario del Distrito Federal, según tipo de incidencia⁶

⁶ En la ENDIREH se consideran espacios pertenecientes al ámbito comunitario, todos aquellos sitios de uso común tales como casa; transporte; calles y centros comerciales o de recreación.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.



Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011.

En esa misma tesitura, y cercano a los hallazgos de investigaciones previas (Zermeño & Plácido, 2008, 2010), en el diagnóstico participativo de línea de base, se encontró entre las informantes que los eventos más frecuentes se relacionan con conductas como: miradas lascivas y morbosas (90.6%); chiflidos con relación a la apariencia o el cuerpo de la persona (81.3%); acercamientos desmedidos (67.7%); recargamientos corporales (66.7%); comentarios o frases ofensivas de carácter sexual (67.7%) y tocamientos impropios (55.2%).

Lo anterior, no implica que no se susciten situaciones de otra naturaleza. Nuevamente, consistente con los datos obtenidos por Zermeño y Plácido (2008, 2010), los registros del diagnóstico participativo para línea de base indican que:

- 41.7% de las informantes fueron perseguidas por algún sujeto en sus traslados cotidianos;
- 21.9% fue fotografiada o videograbada sin su consentimiento;
- 12.5% padecieron que alguien les mostrara fotos o videos pornográficos;
- 21.9% recibió insinuaciones para tener relaciones sexuales;

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- 37.5% fue ofendida o humillada solo por el hecho de ser mujer;
- 30.2% vio limitada su libertad de tránsito por algún sujeto;
- 8.3% fue forzada a moverse hacia algún lugar por indicaciones de otra persona;
- 7.3% sufrió el intento de que alguien la forzara a tener relaciones sexuales;
- al 18.8% alguien quiso besarla o acariciarla mediante coacciones;
- 24% fue agredida físicamente con puñetazos, patadas, pellizcos, entre otros;
- 28.1% fue testigo de algún acto de exhibicionismo;
- 5.2% fue víctima de eyaculación sobre su ropa o cuerpo;
- al 29.2% le esculcaron sus pertenencias personales;
- 28.1% fue acosada por medio del uso de celulares;
- 7.3% fue víctima de intento de secuestro;
- 4.2% fue intimidada por un grupo de hombres para ser atacada sexualmente; y,
- el 1% fue forzada a prostituirse.

4.3. ¿Es diferente la violencia sexual que se ejerce en el espacio público y el privado?

La violencia sexual que tiene lugar en el ámbito privado y en el espacio público constituye un *continuum* que deriva de la problemática del menoscabo de derechos de las mujeres y las niñas al interior de la sociedad. En ese sentido, las agresiones sexuales, independientemente del sitio en que tienen lugar y del perpetrador que la ejerce deben ser atendidas desde una perspectiva integral.

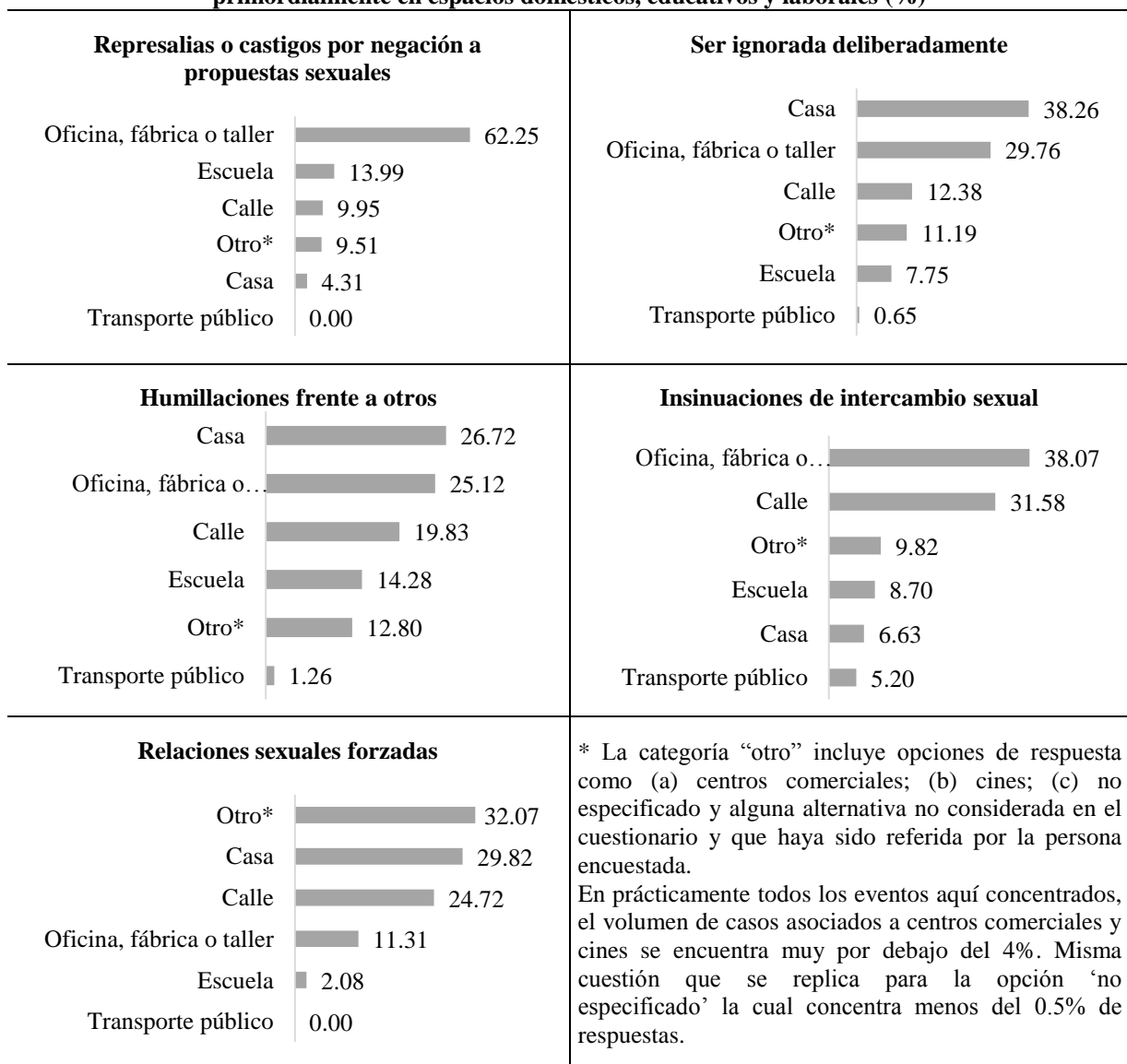
Sin embargo, aunque las tareas de intervención deben estar orientadas a reducir y erradicar las conductas violentas en todo espacio y tiempo, también se debe reconocer que existen variaciones asociadas al tipo de actos y a la identificación de quienes los cometen.

De ese modo, de acuerdo con datos de la ENDIREH (2011) existe una importante relación entre las locaciones donde se ejerce la violencia sexual, la prevalencia de ciertos eventos y los atributos prototípicos de los agresores.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En primera instancia, la información de dicha encuesta permite distinguir formas violentas que ocurren con mayor frecuencia al interior de ámbitos relativamente confinados como el hogar, los centros educativos o laborales. En dichos espacios, la magnitud de ciertas agresiones tiende a ser mucho más concentrada que en locaciones abiertas o de carácter público.

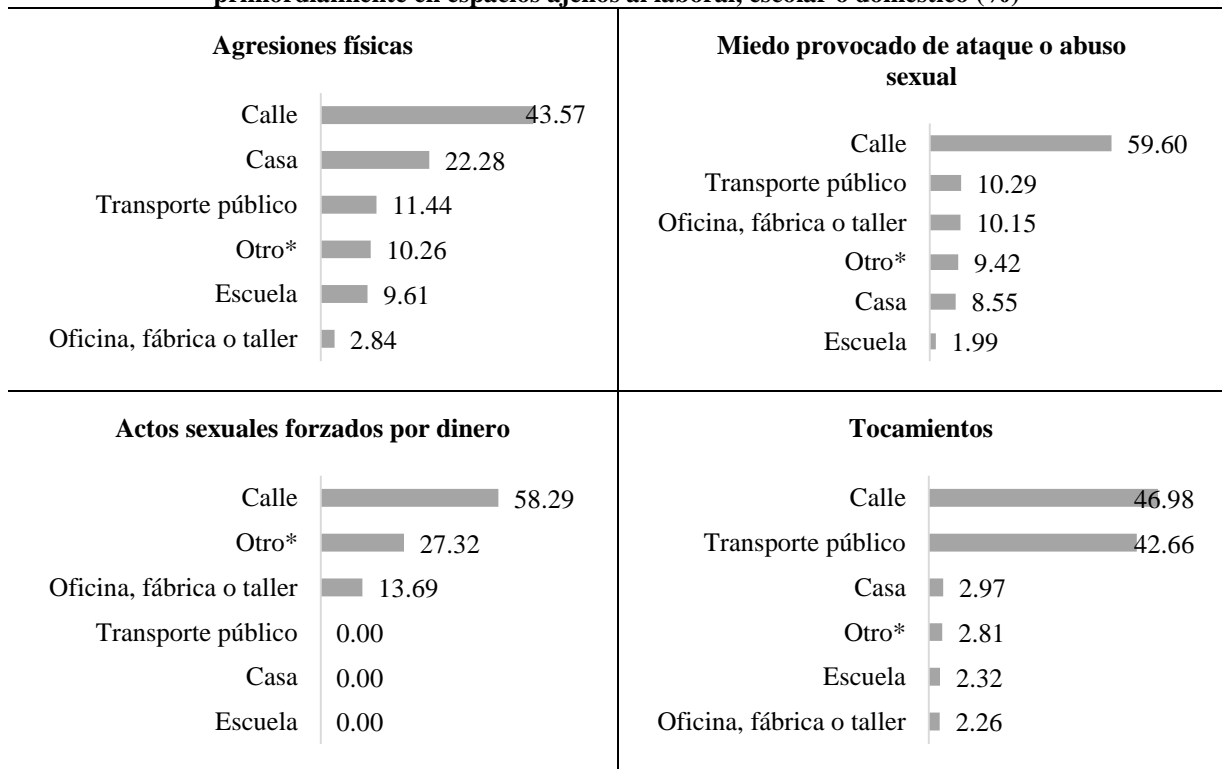
Gráfico 2. Eventos de violencia comunitaria en el Distrito Federal, cuyas tasas de incidencia se focalizan primordialmente en espacios domésticos, educativos y laborales (%)



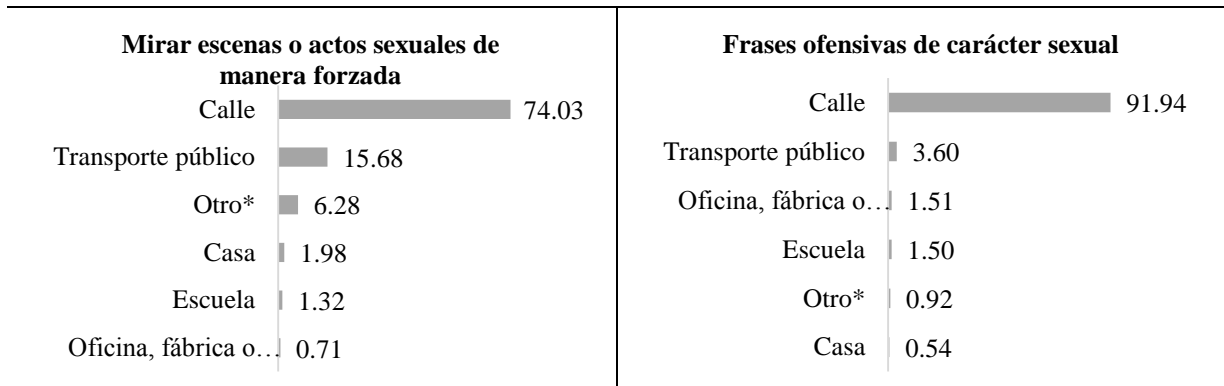
Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011

En contraparte, de acuerdo con esa misma fuente, existen otro conjunto de actos violentos que tienden a suceder de manera mucho más frecuente en circuitos de interacción relativamente abiertos como la calle o los espacios de transporte.

Gráfico 3. Eventos de violencia comunitaria en el Distrito Federal, cuya incidencia se focaliza primordialmente en espacios ajenos al laboral, escolar o doméstico (%)



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.



* “Otro” incluye opciones como (a) centros comerciales; (b) cines; (c) no especificado y alguna alternativa no considerada en el cuestionario.

Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011.

En modo concomitante, la identificación de agresores tiende a estar influida por el tipo de conducta que se ejerce en contra de las mujeres y el lugar en que se suscitan los agravantes.

Cuadro 7. Relación entre agresores identificados, tipo de agresiones y espacios en que prevalecen los eventos violentos

Eventos violentos que prevalecen en ámbitos relativamente confinados como la escuela; el trabajo o el hogar		Eventos violentos que prevalecen en el espacio público	
Represalias o castigos por negación a propuestas sexuales	<ul style="list-style-type: none"> • Patrones o jefes (54.4%) • Compañeros de trabajo (14.46%) • Maestros o autoridades educativas (10.78%). 	Agresiones físicas	<ul style="list-style-type: none"> • Desconocidos (45.88%) • Familiares (25.97%)
Ser ignorada deliberadamente	<ul style="list-style-type: none"> • Familiares (45.52%) • Patrones o jefes (17.64%) • Compañeros de trabajo (14.26%) 	Miedo provocado de ataque o abuso sexual	<ul style="list-style-type: none"> • Desconocidos (67.89%)
Humillaciones frente a otros	<ul style="list-style-type: none"> • Familiares (27.73%) • Patrones o jefes (17.18%) • Compañeros de 	Actos sexuales forzados por dinero	<ul style="list-style-type: none"> • Vecinos (37.25%) • Desconocidos (25.8%) • Patrones o jefes (13.87%)

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

	trabajo (13.28%)		
Insinuaciones o propuestas de índole sexual	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (28.56%) Patrones o jefes (24.8%) Compañeros de trabajo (14.5%) 	Tocamientos o manoseos impropios	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (88.55%)
Haber sido obligada a tener relaciones sexuales	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (26.01%) Amigos (23.93%) Familiares (22.14%) 	Ser forzada a mirar escenas o actos sexuales	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (89.66%)
		Ser objeto de frases ofensivas de carácter sexual	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (93.77%)

Fuente: Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011

Las pautas antes expuestas resultan relevantes en la medida en que obligan a considerar que:

- Pese al enlace que existe entre la violencia sexual cometida en ámbitos privados y espacios públicos, se debe reconocer que los dispositivos y mecanismos que favorecen las agresiones pueden albergar diferencias sustantivas. En ese sentido, el modo de atender, prevenir y erradicar el fenómeno requiere adecuaciones pertinentes al interior de cada ámbito de intervención.
- La violencia sexual que tiene lugar en locaciones del espacio público, demanda de un tratamiento particular, en la medida en que las condiciones de apertura y movilidad en la ciudad redundan en que el relativo anonimato de los agresores favorezca la impunidad de sus actos y el desafío para identificarlos y procesarlos conforme a lo dispuesto en la ley.

4.4.¿Las mujeres se sienten seguras en el uso del espacio público?

Las percepciones de seguridad de todas las personas no constituyen una referencia invariable. El sentimiento de certeza de todos los individuos suele estar mediado por las circunstancias del lugar en donde están situados, las personas que los acompañan, los horarios en que salen, la opinión pública de terceros, y muchos otros factores.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

De acuerdo con datos de le ENVIPE (2014), sólo un 14.8% de las mujeres se siente insegura en la calle; 14.6% en el transporte público; 14.4% en los cajeros automáticos situados en vía pública; 11.9% en los bancos; 8.8% en carreteras; 7.9% en mercados; 7.8% en parques o centros recreativos; 6% en centros comerciales; 5.9% en sus automóviles; 4% en su lugar de trabajo; 3.3% en su propio domicilio y 0.6% en la escuela.

En ese sentido, la preocupación por la seguridad de las mujeres en el espacio público no necesariamente tiene que estar guiada por la configuración de sus percepciones. Por el contrario, la seguridad debe estar sustentada en el pleno ejercicio de libertades y derechos, así como en la efectiva garantía de condiciones para la toma decisiones y la participación equitativa.

Lo anterior pasa por reconocer que los traslados cotidianos de las mujeres suelen estar condicionados por un conjunto de necesidades específicas y diferenciadas de las de sus contrapartes de género. Así, con base en el diagnóstico participativo para la línea de base, prevalecen un conjunto de ideas reflejadas en el discurso de las informantes:

- Hacer uso del transporte o desplazarse por la ciudad es diferente para las mujeres porque los hombres no están tan expuestos a que puedan ser agredidos sexualmente.
- Los hombres pueden defenderse respondiendo de manera frontal a otro hombre. Para varias de las participantes, la fuerza física del varón no se puede equiparar con la de una mujer.
- La movilidad de las mujeres está acotada porque en muchas ocasiones deben viajar con niños; bultos o paquetes; bolsas de mandado; tacones o faldas que requieren de condiciones particulares de desplazamiento o uso del espacio.
- Las mujeres deben tomar previsiones particulares sobre la forma de vestir como estrategia para evitar ser objeto de agresiones o acoso por parte de algún sujeto.

- En general, prevalece la percepción de que una mujer debe estar más atenta a su entorno, dado que existe una noción presente de riesgo ante cualquier descuido o distracción que pudiera ser tomada como ventaja por algún desconocido.

A razón de lo anterior, es precisamente que las tendencias sobre percepción de seguridad suelen resultar engañosas. Buena parte de las involucradas en el diagnóstico participativo, no declararon abiertamente sentirse inseguras, aunque reflejando la naturalización de toma de precauciones o asunción de riesgos en su discurso coloquial. De ahí que sea posible sostener que, por el hecho de ser mujer, se asume de modo relativamente inevitable que la experiencia de uso y desplazamiento en el espacio público está asociada a un conjunto de situaciones que, pese a que limitan las libertades y derechos, no necesariamente son contempladas como problemas preponderantes de inseguridad.

4.5.¿Cómo se perciben los espacios de transporte en la Ciudad de México entre las mujeres?

En el diagnóstico participativo las usuarias hicieron énfasis sobre tres componentes del sistema de transporte en la Ciudad de México: (1) el confort; (2) su eficiencia y (3) seguridad. Aunque resulta llamativo que las razones de elección de transporte parecen estar mayoritariamente guiadas por el trazado más directo de rutas, el costo de viaje y el tiempo de traslado, el discurso de las informantes refleja la preponderancia de otros factores.

En lo tocante al confort, las participantes señalaron que los espacios de transportación suelen estar en malas condiciones de higiene, que los transportes suelen ser demasiado lentos, se saturan y/o rebasan sus cupos óptimos, y los conductores no se conducen con amabilidad hacia el pasaje.

Con relación a la eficiencia, se remarca que modalidades como el Metro o el Metrobús ofrecen un servicio relativamente rápido, aunque no exento de demoras o accidentes. Transportes como la RTP; el Tren Ligero o los concesionados colectivos (microbuses y

combis) se perciben como inestables en función de la lentitud de sus traslados; la insuficiencia en el número de vehículos o lo acotado de sus rutas.

En materia de seguridad, se considera desde tres ópticas: 1) la relacionada con la operación del servicio, con énfasis en el peligro que implica la mala conducción de combis, microbuses o taxis, así como la falta de control sobre los datos del operador; 2) relacionada con el pasaje, con la cual se subraya la implicación de riesgos de saturar la capacidad de la unidad de transporte, el tipo de rutas y los sujetos que abordan durante el traslado, el constante temor a asaltos en la modalidad de microbús o combi; así como la falta de buenos modales y cortesía por parte de los usuarios; 3) está la seguridad relacionada con la infraestructura de vigilancia, destacando la escasa, pero conocida, presencia de personal policial en modalidades como el Metro, el Metrobús o el Tren Ligerero, en contraparte con la falta de control cuerpos de seguridad en rutas de microbús, combi o taxi.

En este sentido prevalece un sentimiento incertidumbre en el transporte concesionado, por cuanto se subraya la percepción de carencia de atención de la autoridad pública sobre la provisión de servicio por parte de rutas de microbuses o choferes de taxi.

Todos los elementos antes mencionados resultan de relevancia en tanto que, una estrategia de prevención y combate a la violencia sexual contra las mujeres en los núcleos de transporte y sus espacios aledaños, debe no sólo atender la problemática en forma directa, sino las condiciones de seguridad que prevalecen en los circuitos urbanos en donde ocurren las agresiones. Estas últimas, como componentes de confort, eficiencia y seguridad que de algún modo favorecen el entorno circunstancial en donde tienen lugar agravantes en contra de mujeres y niñas al interior de la Ciudad de México.

Es sobresaliente que en la mayoría de los casos, una política afirmativa y de carácter temporal como la separación de vagones exclusivos para mujeres, sea constantemente recurrida como la solución idónea y definitiva para favorecer las condiciones de seguridad y confort entre las usuarias. Esto aun cuando en sus discursos, las informantes reconocen que

las agresiones sexuales se presentan también al interior de los espacios exclusivos de transporte, y cuando se afirma que episodios de agresiones relacionadas a la violencia sexual o delincuencia tienen lugar en otras locaciones que no necesariamente pueden ser sujetas a estrategias de separación.

4.6. ¿La violencia sexual es un problema identificado con claridad por las mujeres?

En la fase de campo del estudio diagnóstico, la mayoría de las informantes reportan como un problema latente los riesgos de inseguridad que se padecen en los espacios cotidianos de la Ciudad de México. Particularmente, las participantes enfatizan los temores asociados con asaltos a lo largo de sus trayectos. De manera espontánea, no se detecta una preocupación primordial por la comisión de actos de violencia sexual en el transporte público o sus contornos aledaños.

No obstante, resulta contradictorio en la medida en que 96.9% de las informantes declararon haber padecido alguna de las formas de violencia sexual consideradas en el catálogo del proyecto, durante sus traslados cotidianos en el curso de los tres meses previos a la inmersión. Asimismo, 95.8% señaló haber presenciado alguna agresión sexual en contra de alguna mujer, mientras que 92.7% conoce algún familiar o persona cercana que fue violentada sexualmente.

A lo largo de los ejercicios contemplados en la dinámica de sesiones grupales, era de llamar la atención que muchas de las usuarias involucradas desconocieran que algunos eventos pudieran ser considerados formas de agresión sexual contra una mujer. Tal es el caso de las miradas lascivas, las frases ofensivas o impropias, o los chiflidos por el cuerpo o apariencia de la persona, los cuales se asumían como formas relativamente inevitables de contacto con los varones co-presentes en el espacio público. Aunque su carácter de inevitable no debe ser confundido con la asunción de que fuesen consideradas como

recursos aceptables, agradables o correctos, dichas acciones no necesariamente eran identificadas con la carga de agravante de otras categorías.

En ese sentido, prevalece una noción de la violencia sexual como un elemento infranqueable del uso y desplazamiento en el espacio público. Si bien eso no da lugar a la tolerancia explícita de tal problemática, impide conceptuar a las agresiones que se ejercen en contra de las mujeres por encima de su carácter habitual. Por ende, es urgente construir los esquemas de difusión y sensibilización sobre el tema que permitan dimensionar el tamiz perjudicial y anormal del ejercicio de la violencia como parte de la sociabilidad que tiene lugar día con día al interior de la Ciudad de México.

4.7.¿Quiénes son propensas a ser violentadas sexualmente en el espacio público?

Todas las mujeres están expuestas al riesgo de ser víctima de violencia sexual independientemente de su condición etaria, socioeconómica, educativa u ocupacional. No obstante, existen datos que sugieren que las agresiones sexuales tienden a concentrarse en mayor magnitud en torno a personas con ciertas características.

La asociación entre algunos atributos de las mujeres y la mayor frecuencia de victimización no opera de manera directa. Dicha relación suele estar mediada por un conjunto de condicionantes altamente complejos, como los espacios de sociabilidad en que están situadas, las relaciones circunstanciales o personales que se sostienen, sus patrones variables de movilidad, entre otros.

Así, las cifras arrojadas por medio de la ENDIREH (2011) indican que del total de mujeres violentadas en el ámbito comunitario, 21% se ubican en el rango de edad de entre 15 a 24 años; 22% en el de 25 a 34; 21% en el de 35 a 44; 17% en el de 45 a 54; y, 19% en el de 55 y más años. Dichas proporciones deben ser interpretadas con cautela, en la medida en que tal y como se mencionaba antes, al factor de edad se suman otras variables sobre la forma en que las mujeres toman parte tanto en el ámbito privado como en el público.

Las mujeres jóvenes o que se encuentran en una edad productiva ven incrementados algunos de sus riesgos de padecer violencia sexual en el espacio público, dado que se encuentran expuestas a mayores presiones de movilidad o desplazamiento al interior de la ciudad. Si bien, eso no permite afirmar que mujeres mayores o con trabajo no remunerado, como el doméstico, estén exentas de este tipo de violencia, si apunta a reconocer que el uso de los espacios tiende a ser heterogéneo e incidental en la probabilidad de ser agredida sexualmente. Resulta por tanto relevante, hacer hincapié en que la solución no estriba en frenar la capacidad de desplazamiento, presencia o participación de las mujeres en la vida pública. La inmovilidad o el confinamiento a la esfera privada no es una opción, se debe trabajar para garantizar que todas las personas gocen de las mismas libertades y derechos en el goce de la ciudad.

Más allá de las cuestiones sociodemográficas, un componente de la mayor preponderancia viene dado por la dimensión circunstancial de ocurrencia de la violencia sexual contra mujeres y niñas. Particularmente cuando se trata de agresiones que tienen lugar en el uso o desplazamiento por la ciudad, inciden:

- 1) El tipo de ruta por el cual viajan las mujeres. Aquí se consideran insumos tales como el nivel de infraestructura; la presencia de agentes del orden; el volumen de afluencia de personas; qué tanto se está familiarizada con vecinos o trabajadores de la zona; la presencia de individuos bajo influencia del alcohol o estupefacientes, así como la propia calidad del transporte y el servicio de sus operadores.
- 2) El modo de desplazamiento, el cual considera recursos como si se viaja sola o acompañada; los horarios de salida; las tácticas de auto-preservación y de identificación de riesgos.
- 3) La naturaleza de los espacios empleados, donde prevalece una ambivalencia. Espacios saturados y con un volumen desmedido de afluencia de personas tienden a facilitar la comisión de agresiones de manera impune a la luz del relativo anonimato. Mientras en contraparte, espacios aislados o poco concurridos, facilitan la

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

perpetración de actos sexuales violentos, dada la baja presencia de testigos, personas de auxilio o personal de vigilancia.

Los tres elementos antes enunciados identificados por medio de las informantes del estudio diagnóstico, encuentran resonancia en datos como los de la ENVIPE (2014). De acuerdo con esa fuente, 78% de las víctimas de algún delito sexual se encontraba sola al momento del agravio, en contraste con un 22% que estaba acompañada. Adicionalmente, 38% de las faltas se cometieron en un horario de entre 12:00 y 18:00 hrs., junto con un 31% que tuvo lugar entre las 00:01 y las 6:00 a.m.

Asumir que la violencia sexual en el espacio público tiene un importante componente circunstancial implica identificar factores objetivos que están relacionados con la prefiguración de condiciones que favorecen la comisión de agresiones. En ese sentido, resulta importante tomar distancia de nociones prejuiciosas o estereotipadas sobre si las mujeres coadyuvan al riesgo de ser victimizadas. Esto es crucial ya que al interior de las mismas sesiones grupales de trabajo de campo, se reprodujeron ideas equívocas y poco fundamentadas como⁷:

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

⁷ Nota: Si bien los “estereotipos de víctimas resultan de una primera revisión de los ‘discursos’ de grupos focales, el análisis completo y comparativo muestra un perfil de víctimas más complejo. Ver los discursos de los choferes y de los jóvenes y de las indígenas, no corresponden con este discurso

Lamentablemente, frases como las antes expuestas fueron altamente recurrentes entre las informantes, reflejando el predominio de prejuicios y estereotipos sobre el fenómeno. La violencia sexual es un problema transversal que pone en riesgo a todas las mujeres. Si bien parte de los arreglos circunstanciales también viene dado por la apariencia de las personas, esto no implica que la fuente ulterior de tales conductas pueda ser reducida a limitar las libertades y alternativas de vestimenta de las mujeres. Una intervención integral debe apuntar al reconocimiento y respeto de los derechos de todas las personas, independientemente del modo en que luzcan y de la personalidad que ostenten. El respeto no debe estar sujeto ni a negociaciones ni a distingos de índole alguna.

4.8. ¿Existe un perfil del agresor?

No hay características o atributos certeros que permitan diferenciar un agresor de alguien que no lo es. Lo que existen son pautas de actuación o comisión de agresiones sexuales.

En términos etarios, y de acuerdo con información recabada mediante entrevista con personal de los módulos “Viajemos Seguras”, se ha detectado un patrón asimétrico de los sujetos que ejercen violencia sexual en contra de mujeres y niñas al interior del transporte y sus circuitos aledaños.

Del volumen acotado de personas identificadas y que han violentado a alguna niña o mujer, se ha hecho notar que prevalece una edad relativamente temprana. Así cada vez es más frecuente encontrar a sujetos que actúan de manera inapropiada en edades que apenas rebasan los 15 años. Como tendencia, suele prevalecer que el victimario tenga una edad mayor que la de la víctima, sobre todo cuando se trata de niñas o mujeres jóvenes agredidas.

Con base en las narrativas obtenidas mediante el trabajo de campo en el estudio diagnóstico, algunos otros factores asociados a la comisión de actos de violencia sexual son:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- a. Cuando el sujeto se encuentra en medio de algún grupo de amigos o conocidos. Las participantes refieren que, en ocasiones quienes acosan o violentan buscan impresionar a sus coetáneos o exhiben una mayor seguridad dada la co-presencia de otras personas.
- b. Cuando el individuo está bajo el influjo del alcohol o de estupefacientes.
- c. Cuando la potencial víctima viaja sola o con pocas acompañantes.
- d. Cuando la calle es poco transitada; carece de iluminación; no hay personal de vigilancia; hay lugares o contra-esquinas que obstruyen la visibilidad.
- e. Cuando los espacios están muy saturados y no hay capacidad para moverse o visualizar a las demás personas.
- f. Cuando un sujeto se queda mirando fijamente buscando contacto visual o centrándose en alguna parte del cuerpo.
- g. Cuando al cambiar de dirección o de velocidad de paso, el sujeto continúa acechando.
- h. Cuando un sujeto prosigue el contacto verbal o físico, aun cuando la persona amedrentada ya ha expresado su disgusto o falta de disposición.
- i. Cuando prevalecen circunstancias que impiden la plena atención de las mujeres; por ejemplo, ruido excesivo, una sobre-concentración de gente, distracción con el celular o algún otro dispositivo, así como cuando se está en estado inconveniente dada la ingesta de alcohol.
- j. Cuando existe asimetría en las posibilidades de movilidad o desplazamiento, por ejemplo, cuando los sujetos vienen en un automóvil y la mujer va caminando por la calle; cuando los individuos poseen rutas o alternativas de escape en lugares intrincados, así como cuando la potencial víctima no puede acelerar el paso.

Similar a lo que sucede con la discusión sobre si existen mujeres más propensas a ser agredidas, cuando se trata del probable agresor, hay una alta probabilidad de reproducir estereotipos o consignas desinformadas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Así, al interior de las sesiones grupales, distintas voces permitieron hacer observable la cantidad de prejuicios que obstruyen la construcción de soluciones integrales:

- “Todos los hombres son unos cerdos... unos malditos”.
- Los agresores tienen “cara de malvivientes”, son maleducados... personas poco preparadas... personas de baja estatura... hombres de apariencia humilde.
- Hombres con sobrepeso... tatuajes... albañiles... vagabundos.
- Los hombres mayores, los “más tímidos, callados y mustios” y los insatisfechos sexuales.

Estas expresiones representan los estereotipos de género que forman parte del cómo se normaliza el fenómeno, consolidando los modelos género y las estructuras normativas. Si bien 9 de cada 10 personas que ejercen violencia sexual en contra de las mujeres son hombres, dicha cuestión no debe llevar al reduccionismo de afirmar que todos los hombres son potenciales agentes violentos.

De hecho, la información recabada mediante los testimonios de violencia sexual de las participantes, permite construir una tipología que considera el ingrediente circunstancial bajo el cual se desarrolla el proceso de agresión contra mujeres y niñas al interior de espacios de transporte y circuitos aledaños.

- **Agresores oportunistas:** Los cuales se caracterizan por tomar ventaja de la situación contextual de manera contingente. Este tipo de sujetos no necesariamente realiza una planeación detallada de la comisión de agravantes. Dado el escenario, se saca provecho de la disposición espacial, la aglomeración de personas o el bajo flujo de estas, tratando de mantener el margen que confiere el relativo anonimato. Por su carácter incidental, constituyen el tipo de perpetradores más difícil de identificar y de aprehender para ser procesado conforme lo establece la norma.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- **Agresores sistemáticos:** Los cuales, sin tomar parte en un grupo predominantemente organizado de cariz delictivo, se abocan a la construcción de condiciones para perpetrar actos sexuales violentos en contra de mujeres y niñas. Este tipo de personas suelen tener lugares, horarios y métodos de operación relativamente identificables. Realizan un análisis mucho más detallado de la víctima potencial, la acechan y emplean distintos recursos verbales y no verbales durante el proceso.
- **Agresores organizados:** A diferencia de los tipos anteriores, suelen pertenecer a grupos estructurados de sujetos con el propósito de cometer ilícitos con cierto grado de planeación o componente táctico. Susceptibles de ser considerados grupos criminales, operan bajo situaciones establecidas y con recursos tácitos (vehículos, armas, sustancias, dispositivos tecnológicos).

La detección de agresores sexuales pasa por el urgente reconocimiento y análisis de pautas de actuación, las cuales están ligadas al tamiz circunstancial del proceso en que tienen lugar los agravantes contra mujeres y niñas en el espacio público. El pleno combate a eventos de violencia sexual requiere la identificación y búsqueda de personas que no esté basada en estereotipos de atributos físicos, económicos o sociales específicos que alimentan los prejuicios sociales y la discriminación sino por sus acciones.

4.9.¿Cuáles son las tácticas de auto-preservación que emplean las mujeres para evitar ser violentadas sexualmente en el espacio público?

Como se ha hecho notar en apartados anteriores, la violencia sexual como problemática social dista todavía de ser comprendida en magnitudes justas. Las agresiones y conductas de ese tipo, prevalecen circunscritas bajo un relativo halo de habitualidad, inevitabilidad, y por qué no mencionarlo, de tolerancia.

Quizá uno de los resultados más alarmantes del trabajo de campo para línea de base, está vinculado con la percepción frecuentemente plasmada, de que actos sexuales violentos

como las miradas lascivas, los tocamientos impropios o las majaderías, son ineludibles en el uso del espacio público. En numerosas ocasiones, las participantes refirieron que “es algo con lo que hay que vivir”.

En consecuencia, varias de las tácticas o medidas de cautela tomadas por las mujeres, suelen estar más orientadas a un ejercicio de auto-restricción de sus libertades, que al despliegue común de cuidados que las ciudades exigen para cualquier persona. Así, entre los principales recursos empleados figuran:

- 1) Acotar la movilidad, la cual implica reducir las distancias y horarios de recorrido solo a la satisfacción de necesidades más ingentes. De ese modo, sobre todo en el grupo de informantes más jóvenes prevalece la idea de limitar sus alternativas de viaje a trayectos que van de la casa al destino escolar o laboral, y viceversa.
- 2) Modificar las pautas de vestimenta y arreglo personal, que se traduce en una búsqueda premeditada de invisibilización ante el resto de las personas, y particularmente de los varones. Esto incluye el uso de prendas holgadas; colores opacos; telas gastadas; zapatos bajos; así como el desincentivo para maquillarse, ponerse tacones, faldas cortas, blusas escotadas o cualquier otro accesorio que resalte la imagen de las transeúntes.
- 3) Reducir la sociabilidad, prescindiendo de acudir a eventos sociales o multitudinarios, así como limitando el contacto visual y verbal con personas en la vía pública.
- 4) Evitar el uso de celulares o aparatos electrónicos tales como reproductores de música, radios portátiles, entre otros, con el propósito de no desviar su atención a lo largo de sus traslados cotidianos.
- 5) Hacer uso de calzado deportivo y ropa cómoda, independientemente de la circunstancia, a fin de poder huir ante la tentativa de agresión o riesgo percibido.
- 6) Prescindir en la medida de lo posible de salir sola, procurando la compañía de otras personas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- 7) Portar consigo solo los bienes personales mínimos, para evitar el interés de asaltantes o ladrones.
- 8) Guardar pertenencias personales en bolsas de plástico, envolverlas en periódicos o esconderlas entre la ropa para evitar llamar la atención.
- 9) Colocarse mochilas o bultos en la parte frontal del cuerpo, con el objetivo de protegerse en caso de algún tocamiento.
- 10) Llevar consigo joyería o dispositivos electrónicos de escaso valor, en caso de que se presente un robo.
- 11) Alternar rutas de vez en cuando para despistar a posibles acechadores.
- 12) Cuando la capacidad económica así lo permite, abordar solo taxis de sitio o vehículos concesionados privados (UBER o Cabify).
- 13) En una minoría, se menciona la opción de portar objetos afilados, aerosoles o aparatos de descarga eléctrica, para defenderse en caso de alguna agresión.

Las acciones preventivas antes mencionadas, son empleadas frecuentemente como medidas de control que hacen que las mujeres se sientan más seguras en sus desplazamientos diarios. No obstante, es preciso discernir entre la construcción de percepciones y la configuración real de condiciones objetivas de seguridad.

En varios de los relatos obtenidos mediante sesiones colectivas, las participantes hacían hincapié en la ocurrencia de eventos violentos, aun cuando se tomaban precauciones de distinta índole. De hecho, al suscitarse agresiones pese al uso de cautelas, suele presentarse un sentimiento de culpabilidad y omisión en las propias mujeres al pensar que la responsabilidad de haber sido víctima recae directamente sobre de ellas.

En consecuencia, una estrategia integral de intervención debe considerar que la prevención, combate y erradicación de la violencia sexual, no pasa por la limitación de libertades de las mujeres, sino por la construcción de circunstancias efectivas para que estas

puedan ejercer sus derechos y tomar parte activa en las decisiones y quehaceres del espacio público y privado.

Considerar que la única solución viable reposa sobre los cuidados y tácticas de auto-preservación de las mujeres, equivale a culpabilizarlas de la perpetuación de riesgos y agravantes en materia sexual, sin dejar de lado que las ciudades demandan del cuidado común de todos los sujetos, la responsabilidad de frenar dicha problemática recae sobre todas y cada una de las partes de la sociedad.

4.10. ¿Cómo reaccionan las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el espacio público? ¿Cómo reaccionan otros agentes sociales?

Como toda forma de violencia, las agresiones sexuales constituyen eventos frente a los cuales no existe una ruta prototípica de reacción. Más aún, cuando las implicaciones del daño causado son difíciles de identificar, establecer y reconocer.

Una vez que se ha cometido un acto que pone en entredicho la integridad física, psicológica y emocional de las mujeres, resulta poco esperable que las víctimas tengan claras las opciones a partir de las cuales pueden lidiar con el acontecimiento. El desafío no solamente es de carácter institucional o procedimental, se torna en un reto personal que implica la asimilación de un suceso que repercute en las certezas más profundas de la mujer violentada.

Un primer hallazgo del trabajo con grupos de discusión tiene que ver con las recurrencia con que las participantes refieren no saber cómo actuar o reaccionar frente a conductas sexuales impropias. En algunos casos, como las majaderías o los chiflidos, se asume que la falta de interpelación con el agresor, basta para neutralizar el contacto y evitar alguna consecuencia no deseada. Sin embargo, en otros, la proximidad física del atacante o

la insistencia no consentida del perpetrador, dan lugar al sentimiento gradual de impotencia, temor o incapacidad para tomar decisiones o repeler el acto.

Aunque en las informantes prevalece una noción habitual de la comisión de agresiones sexuales en espacios como el transporte público, la mayoría sugiere que la parálisis e indecisión para reaccionar, deriva del hecho de esperar que dichas situaciones nunca les ocurrirán a ellas. En algún sentido, tal percepción se hace compatible con las suposiciones equívocas de que las mujeres violentadas sexualmente, suelen ser aquellas que son “descuidadas, coquetas, provocativas, voluptuosas, distraídas o inseguras”. El riesgo pasa entonces de ser solo una percepción, a actualizarse en un peligro real.

De acuerdo con estimaciones hechas por medio de la ENDIREH (2011), aproximadamente 8 de cada 10 mujeres agredidas en el ámbito comunitario, no acude a la autoridad instituida para levantar una denuncia. La impunidad consecuente, no sólo refleja la desconfianza que se tiene ante las instituciones, sino la falta de información, la carencia de instrumentos jurídicos efectivos y el temor a represalias que están detrás del problema.

Varias cuestiones pueden ser apuntadas del trabajo realizado con usuarias del transporte público:

- 1) Una proporción importante de mujeres decide no hacer nada por miedo a que el agresor pueda infringirles un mayor daño.
- 2) Relacionado con la edad, las mujeres más jóvenes se asumen más expuestas a los riesgos de ser acosadas, aunque con menos recursos y elementos que les permitan reaccionar frente a tales hechos.
- 3) Quienes deciden encausar una denuncia, aluden a falta de atención por parte del personal de seguridad, excesos de tiempo en el procesamiento, insuficientes elementos para separar a la víctima de su agresor y falta de protocolos claros para brindar una atención certera. Entre estos últimos, figura la insistencia de la autoridad policial para promover conciliaciones o desistimientos; insensibilidad para tratar con

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

la persona violentada; poca claridad en la orientación jurídica; ausencia de esfuerzos para garantizar que no existan represalias por parte del perpetrador, sus familiares o sus amigos; así como herramientas punitivas acotadas para frenar a quienes cometen actos que se asumen injustificadamente como poco graves. En palabras de un oficial consultado en una visita exploratoria al metro, “...*las mujeres esperan que metamos a la cárcel a los mirones, a los que dicen piropos, a los que les silban... si eso pasara, hasta yo estaría en el bote*”.

En términos de las acciones comentadas por las mujeres al interior de las sesiones colectivas, algunos recursos frecuentes fueron:

- a. Sostener la mirada al agresor para hacerlo sentir incómodo
- b. Apuntarle con el dedo para exponerlo como agresor
- c. Gritar o pedir ayuda a la gente cercana
- d. Pedir auxilio a algún acompañante
- e. Caminar más aprisa, correr, esconderse o bajarse del vehículo de transporte
- f. Interpelar al agresor mediante groserías o preguntas directas como “¿qué te pasa?, ¿por qué lo haces?, ¿qué te sientes?”, etc.
- g. Responder con golpes o herir al sujeto con algún objeto afilado
- h. Dar un codazo o empujar al agresor
- i. Fotografíar al agresor y exponerlo en redes sociales

En forma complementaria, en las mismas dinámicas grupales se discutió cómo reaccionan otros agentes sociales como otros usuarios y usuarias, las autoridades o los operadores del servicio. Una cuestión central, consiste en remarcar el carácter impredecible del modo en como testigos, autoridades o conductores de transporte actúan frente a situaciones testimoniadas de violencia sexual.

Como ocurre en caso de las víctimas, el papel de observador está atravesado por temores a represalias o conflictos con los agresores. El componente circunstancial de la comisión de agresiones sexuales, deriva en la reproducción de posturas pasivas o en la escasa espontaneidad de intervención por parte de otros. Nuevamente, prevalece la percepción errónea de suponer que los agravantes siempre le ocurren a alguien más, y no a las personas cercanas o conocidas.

En la medida en que la conceptualización de la violencia sexual como problema público resulta todavía difusa, persiste la noción de distintos actores sociales como ajenos a la ocurrencia de ataques o conductas inapropiadas. Ello no implica que la ausencia de reacciones sea un factor perenne, por el contrario, apunta a la necesidad de visibilizar e identificar actos sexuales violentos donde quiera que se presenten. Las mujeres que padecen de alguna de esas formas de violencia, no confrontan un desafío personal o individual en aislado. Cada que alguien amedrenta a una mujer, pone en entredicho la convivencia y los preceptos sociales básicos que rigen a todos los miembros de una comunidad: varones, autoridades, comerciantes, proveedores de servicios, etc.

Poner un alto a la violencia sexual en el espacio público, demanda no solo de garantías efectivas de seguridad, de autoridades competentes y herramientas jurídicas e institucionales funcionales. Acabar con el problema exige que todos condenen la comisión de actos de ese tipo, frenar en la medida de lo posible su ocurrencia y dejar de tolerar hechos que por frecuentes que sean, no son habituales, ni permisibles, ni tolerables en cualquier sociedad.

4.11. ¿Cuáles son las consecuencias identificadas de ser víctima de violencia sexual?

De acuerdo con la ENVIPE (2014), del total de mujeres que sufrió por el delito de hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación, el 53.8% refiere un daño emocional o psicológico; 28.2% físico; 5.1% económico, mientras el 12.8% no sabe o no respondió.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

Las consecuencias que se identifican por ser víctima de violencia sexual, resultan eminentemente más complejas que las opciones de respuesta del instrumento referido. No obstante, existe una relación preponderante entre la asimilación del daño y la forma en como ésta se expresa en situaciones a superar por parte de las mujeres violentadas.

Por la naturaleza del objeto de estudio del diagnóstico emprendido, las secuelas de las agresiones sexuales apuntan no sólo a desafíos en materia personal o individual, sino a perjuicios que inciden en el nexo entre las mujeres y su presencia en el espacio público.

Así, el trabajo de campo realizado sugiere que, en primera instancia, están las lesiones suscitadas en un plano subjetivo, y que no reconocen de linderos entre lo público y lo privado. Las participantes contribuyeron a través de sus narrativas a entender solo algunos de los indicios de un proceso amplio e intrincado, refiriendo que:

- a. Ocurre una pérdida de seguridad para relacionarse con algún hombre durante cierto tiempo. Se mencionó que aun cuando se logra lidiar de algún modo con el trauma, prevalece un sentimiento de inseguridad o desconfianza que mina los vínculos personales.
- b. En una abrumadora mayoría de casos, se experimenta culpabilidad responsabilizándose por no haber tomado suficientes previsiones o cautelas. Más aún, en distintas ocasiones, se hizo notar un discurso en donde el ejercicio de libertades de tránsito o de establecimiento de la apariencia, se transforma en juicios donde las mujeres se asumen como imprudentes o incitadoras del acontecimiento.
- c. Pena e impureza, las cuales suelen estar asociadas a nociones de culpa, y que implican afectaciones sobre el curso de la vida sexual de las mujeres, así como un estigma social. Este último, sin duda está relacionado con la falaz asunción de que las agresiones sexuales suelen ser más frecuentes para mujeres “coquetas, provocativas o voluptuosas”.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- d. En distintos casos, también aparecen situaciones como falta de comprensión familiar o por parte de la pareja. Mientras en el caso de la familia, esto parece estar asociado a falta de información o comprensión plena del fenómeno, en el caso de los varones, encarnados en la figura del padre, los hermanos, el cónyuge o el novio, persisten posiciones predominantemente machistas. Así, aunado a los sentimientos de la víctima, se alimentan ideas como que la mujer es propiedad exclusiva de su pareja, que los ataques podían ser evitados por la persona violentada, o que existió algún tipo de conducta que incentivara la conducta impropia del agresor.
- e. De igual forma, la espiral reproductiva de disposiciones machistas encuentra eco en la educación doméstica que proveen algunas de las víctimas de violencia sexual o de quienes la testimonian. Frente al carácter inevitable de las agresiones en el espacio público, se insiste en formar perspectivas preconcebidas que apuntan a la limitación de libertades decisionales de las niñas, responsabilizándolas indirectamente de que algún sujeto pueda cometer faltas en contra de ellas.

El arrebato de seguridad y el des-empoderamiento que se desprende de la victimización, tiene implicaciones objetivas que se traducen en:

- a. Abandonar el trabajo o la escuela para evitar volver a exponerse al riesgo de ser agredida.
- b. Desprenderse de las relaciones personales o limitar la capacidad de sociabilidad.
- c. Dejar de salir y quedarse en casa el mayor tiempo posible.
- d. Tornarse a la defensiva o agresiva en caso de cualquier señal de probable agresión.
- e. Desconfianza prevalente en la autoridad.
- f. Desafiliación para involucrarse en asuntos sociales, comunitarios y públicos.

- g. Y en algunos casos, crisis que conllevan al potenciamiento de adicciones o problemas familiares.

Algo por demás llamativo, estriba en el conjunto de refuerzos o recursos que las mujeres violentadas sexualmente emplean para tratar de superar dichas consecuencias, más allá de sus reacciones inmediatas frente a la agresión. Resalta que la mayoría de elementos que se utilizan sean predominantemente personales o familiares. Búsqueda de terapias o ayuda psicológica, así como conversaciones con padres, hermanos o amigos, contrastan con la ausencia de mecanismos gubernamentales, jurídicos e incluso médicos, que permitan apoyar a las víctimas.

No obstante, lo más preocupante es que frente a la percepción de por sí limitada de libertades en el espacio público, le subyace como consecuencia una posición aún más restrictiva que tiende a encarnar como estrategia, una anulación de las mujeres al interior de la ciudad. Como solución parcial a las agresiones vividas, las personas violentadas optan por alejarse de todos los ámbitos ajenos a lo privado. Ese mismo espacio público en donde les sucedió la vejación, se constituye en un circuito cuyas instituciones, representantes, autoridades y demás miembros, no ofrecen una salida frente al daño perpetrado.

4.12. ¿Cuáles son las causas imputadas de la violencia sexual en el espacio público?

Tal y como se indicó en la parte introductoria de este documento, la violencia sexual en el ámbito público, y particularmente en los espacios de transporte y locaciones aledañas, es un fenómeno multidimensional y por tanto multicausal.

En una de sus vetas, la discusión sobre causas atraviesa por la conceptualización del fenómeno que tienen las propias usuarias del transporte y espacios de traslado. A manera de detectar los factores que las mujeres identifican en torno a la violencia sexual en tales

contextos, el diagnóstico participativo permitió recoger algunas de las impresiones directas de las informantes.

En forma explícita varios son los elementos causales que sugirieron las involucradas en las sesiones colectivas de trabajo:

- 1) La falta de educación, la cual tiene una acepción amplia que va desde la formación de valores familiares, la educación sexual hasta la instrucción, arraigo y difusión de normas cívicas de convivencia en muy distintos ámbitos.
- 2) El predominio de una “cultura machista”, en la cual se asume que las “mujeres son el sexo débil”.
- 3) Las condiciones de inseguridad del entorno, que favorecen la presencia de sujetos extraños y que actúan de manera impune.
- 4) La configuración de un modelo de género peculiar, orientado a que las mujeres “se queden calladas” o “que sean sumisas”.
- 5) El “morbo” con el cual se difunde la imagen de las mujeres en distintos medios de comunicación, así como la costumbre de los hombres de “mirar a las mujeres como objetos”.
- 6) La imitación y el aprendizaje de conductas que los niños observan en los hombres mayores.
- 7) La falta de sanciones ejemplares y la impunidad con que se siguen cometiendo agresiones sexuales.
- 8) La escasa presencia policial, la corrupción y mal desempeño de la autoridad.
- 9) El grado de saturación del transporte, sus malas condiciones de mantenimiento y la mala calidad del servicio que prestan los operadores.
- 10) Falta de unidades para brindar cobertura del servicio de transporte, así como insuficiencia de rutas, lo cual genera no solo saturación sino traslados más extenuantes, largos y por vías poco transitadas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- 11) La indiferencia de las personas cuando son testigos de alguna forma de amedrentar a las mujeres en el espacio público.
- 12) La probable presencia de abusos en la vida de los propios agresores.
- 13) Las expresiones de violencia sexual se asumen con naturalidad por parte de las personas.

En prácticamente todos los grupos de participantes, persistió la imputación de otras causas orientadas a la naturalización de la problemática y la reproducción de ciertas posturas estereotipadas. Así, en más de una ocasión se mencionaron frases como:

- “Los hombres son más agresivos por naturaleza”.
- Quienes agreden sexualmente a las mujeres “están enfermos”.
- “Ocio de los agresores”.
- “Los hombres solo piensan en sexo”.
- “Las mujeres son el sexo débil... no se pueden defender, no tienen la misma fuerza física que el hombre”.
- “Hay necesidades fisiológicas”.
- La ambivalencia de “hay mujeres que son agachadas y sumisas” junto con la imputación de excesos de autoestima en algunas.
- La forma de caminar o de vestir facilita la atracción de los agresores.
- “Hay mujeres que no se dan a respetar”.
- “Las mujeres pueden llegar a provocar a los hombres”.

En la mayoría de discursos sobre la causalidad imputada a la violencia sexual, prevalece una interpretación normativa del problema, que en muchos casos favorece la conformación de juicios apresurados o posiciones irreductibles de disociación entre hombres y mujeres. Importa destacar este punto, por cuanto la noción construida del fenómeno tiende también parcialmente a reforzar expresiones machistas y hetero-patriarcales que juegan en la socialización de niños y niñas desde el contexto doméstico. Las narrativas elaboradas por las

participantes tienden a dar cuenta del componente tripartito de la violencia sexual comentado al inicio de este documento.

En el marco de esa inmersión de campo, los ejercicios de discusión sobre si existen mujeres más propensas a ser violentadas; los perfiles situacionales de las agresiones; las dinámicas de identificación de riesgos en el uso de la ciudad, así como la enunciación de consecuencias y reacciones que conlleva ser víctima de un suceso de tal tipo, permitieron diseñar una matriz de causas que se conecta con áreas de oportunidad concreta para el diseño de un esquema de intervención. Más allá de las causas imputadas por las informantes mediante pregunta explícita, las sesiones grupales sirvieron para establecer criterios analíticos desde donde se extraen factores disposicionales, circunstanciales y relacionales.

Atender, prevenir y erradicar la violencia sexual que tiene lugar en los espacios de traslado y transportación en contra de las mujeres, implica trascender el establecimiento de indicadores de ocurrencia y el correlativo trazado de metas solo sustentado en su disminución. Acabar con el problema requiere comprender a la persistencia de agresiones sexuales como un proceso que demanda transformar esquemas culturales, marcos interpretativos, formas de sociabilidad y arreglos de distinta índole, que van desde el andamiaje institucional hasta la mejora de infraestructura.

La prevalencia de eventos sexuales violentos, es entonces algo más que un desafío en materia de seguridad. Se trata de un asunto del buen vivir, del goce de libertades y el pleno derecho de todos y todas a hacer uso de la ciudad.

4.13. ¿Cómo perciben y viven las mujeres indígenas los riesgos de ser víctimas de violencia sexual en el espacio público?

Pensar en grupos indígenas remite a tres características clave: (1) una cuestión de etnicidad, dada por la auto-adscripción y reconocimiento de las personas como pertenecientes a una etnia particular; (2) la búsqueda tácita de preservación de prácticas culturales originarias

tales como el uso de una lengua, el enarbolado de ciertos elementos simbólicos y tradiciones específicas, y (3) el mantenimiento de un lazo de contacto directo con la comunidad de origen.

La búsqueda de testimonios recabados en la investigación para la conformación del estudio de línea de base se apegó al cumplimiento de esos tres criterios de demarcación. Al amparo de ello, se realizaron dos sesiones colectivas con mujeres indígenas usuarias consuetudinarias del transporte público en la Ciudad de México: una con estudiantes indígenas de la Universidad Pedagógica Nacional, y otra con mujeres de entre 25 y 36 años provenientes de los estados de Hidalgo, Oaxaca, Puebla y Chiapas, de origen Triqui, Mixe, Mixteco Alto, Náhuatl, Mixteco Bajo, Mazateco de la Zona Media, Picateco, Tlapaneco y Tzeltal.

Del total de informantes, todas adujeron haber transitado por una experiencia migratoria, caracterizada por situaciones de arribo a la Ciudad de México que son descritas como predominantemente precarias. Algunas, sobre todo las estudiantes, forman parte de programas especiales de formación profesional; mientras que otras, son trabajadoras que a partir de esfuerzos intensos han logrado introducirse en redes asociativas o plexos de conocidos que les permiten insertarse en distintos esquemas ocupacionales.

Las narrativas de ambos grupos de informantes, remiten a una lógica de interseccionalidad, donde se entretajan las vicisitudes de ser mujer con los síntomas de incorporación desfavorable de lo indígena a la vida cotidiana.

Como la gran mayoría de mujeres indígenas que habita en el entorno capitalino, las participantes en los grupos de indagación, refieren sostenidamente que los riesgos de los desplazamientos diarios se atraviesan por un problema latente de discriminación y trato desigual.

Las distinciones asociadas al enclausamiento y estereotipo de lo indígena implican que en el caso de estas mujeres se conforme una pérdida del sentido de comunidad, noción

que aun entre personas sin una adscripción étnica peculiar, está presente dada la complejidad y el tamaño del espacio urbano de la Ciudad de México. No obstante, por ser mujeres e indígenas, este sentimiento tiene una derivación práctica que deviene en una táctica de invisibilización dual. Así como otras informantes, estas jóvenes apuestan no solo a pasar desapercibidas como mujeres, sino también como parte de grupos culturales específicos.

Más aún, existe un consenso implícito sobre el hecho de que los hombres indígenas padecen de una discriminación de distinto tipo. En la medida en que estos no suelen portar la vestimenta típica, las agresiones o vejaciones se presentan por distingos de tamiz fenotípico o socioeconómico. Mientras que, entre las mujeres existe un cruce dado por sus características corporales, el empleo de su lengua o las dificultades para comunicarse con sus interlocutores, y su indumentaria, sobre todo cuando portan algún detalle de identificación asociado con su tradición étnica.

La condición de indígena se vincula entonces a una situación donde el juego de apariencias tiene repercusiones diferenciadas. Cuando las mujeres hacen uso de ropa de corte costumbrista, padecen el rechazo por ser indígenas; pero cuando suelen portar arreglos “más ciudadanos”, las agresiones llegan hasta los tocamientos, los roces o las majaderías verbales.

Sobre la disponibilidad de espacios reservados solo para abordaje de las mujeres en circuitos como el metro o el metrobús, las indígenas entrevistadas refieren que si bien, no se exponen a riesgos intensivos de vejaciones sexuales, si al menos prevalece el constante rechazo, las miradas de desprecio y la estigmatización. Esta última, sobretodo porque en el panorama del Distrito Federal, y específicamente en los espacios de traslado, prevalece la idea de que lo indígena equivale a vagabundismo, pobreza, falta de educación o suciedad; todos ellos, prejuicios fundados en generalizaciones excesivas y en reduccionismos sobre la pluralidad que alberga la población étnica de la ciudad.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

La violencia sexual es, como en el espectro amplio de mujeres, un recurso de exclusión, que para el caso de las indígenas se combina con repertorios sistemáticos de discriminación y apartamiento. A las circunstancias generales de actuación que se plantearon en apartados anteriores, se suman condiciones singulares que varían en función de los rasgos étnicos de las mujeres:

- a) Al ser mujer indígena, el uso de la lengua originaria se castiga con el desprecio social, con el rechazo, la burla o la falta de consideración de los interlocutores
- b) Cuando se presentan circunstancias de violencia sexual, las entrevistadas sugieren que los agresores no evitan tratar de ser identificados como ocurre con otras mujeres. En estos casos, quienes atentan contra la dignidad de la víctima se ufanan o hacen notar de algún modo sus conductas, como si se asumiera que las indígenas tienen menores capacidades de reacción o menores recursos para defenderse.
- c) En situaciones donde la violencia sexual viene precedida por acercamientos o insinuaciones de intercambio, también se hace uso de palabras o acciones más explícitas, replicando el patrón en el cual se asume que este tipo de personas son más vulnerables o fáciles de coaccionar.
- d) Al ser agredidas, las mujeres indígenas recurren constantemente a abandonar las unidades de transporte o los espacios de ubicación en que están situadas, si es que existe tal posibilidad. Quienes las rodean, difícilmente intervienen o se inmiscuyen. Si en la generalidad de casos de mujeres, es raro romper con la pauta de indiferencia, en este sector pareciera que la gente es más reacia a tomar acciones o medidas.
- e) La condición peculiar de migrantes, además representa un obstáculo puesto que, al momento de arribar a la ciudad, prevalece un sentimiento de desinformación. Aunque dicha cuestión varía de caso a caso, varias de las entrevistadas refieren que la gente suele tomar ventaja para perpetrar fraudes, engañarlas o aprovecharse de muy distintas maneras.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- f) En circuitos específicos como el transporte concesionado privado, y de manera peculiar en los taxis, muchas de las participantes indican el carácter usual de las insinuaciones o los intentos por propiciar engaños para cobrarles más.
- g) Un efecto colateral de la discriminación se traduce en desconfianza. Dice una de ellas “aquí no eres libre... a mí me da más pena que piensen que yo soy la que estoy haciendo algo malo”. Es tal el alcance del rechazo social que se practica en distintos espacios, que cuando se suscitan situaciones de abuso o violencia sexual, los agresores suelen aludir que las insinuaciones fueron realizadas por parte de ellas, o incluso verter acusaciones sobre supuestos intentos de robo o extorsión por parte de las indígenas.
- h) Por la naturaleza combinada de los peligros afrontados, el recurso más citado entre las informantes indígenas consiste en tratar de salir en grupos de acompañantes.

Así, para este grupo de mujeres la percepción y vivencia de la violencia sexual, es indisociable de su adscripción étnica. La agresión no solo se perpetra por el hecho de ser mujer, sino que se ejerce como mecanismo de rechazo, de discriminación y de vejación por el hecho de ser indígena.

Por ello, las soluciones propuestas pasan necesariamente por lograr una auténtica integración de los indígenas en la estructura social. El trato diferenciado no sólo pasa por una matriz cultural añeja, sino que se traduce en condiciones factuales de reconocimiento institucional, que impactan en la asimetría de recursos para reaccionar frente a humillaciones sexuales.

El carácter sistemático de la violencia en el caso de las mujeres indígenas, es entonces no solo un problema asociado a las disparidades de género. El trato desigual, la discriminación y las distinciones sociales, se atraviesan como elementos que no sólo potencian las probabilidades de ocurrencia de agresiones sexuales, se traducen en vivencias donde lo violento es una afrenta al reconocimiento de la diferencia cultural. Pensar en este

tipo de mujeres, permite entonces comprender que la violencia en cualquiera de sus formas siempre tiene un componente instrumental, donde el control, la dominación y el poder se insertan en esquemas complejos que requieren de medidas que trasciendan al castigo y la vigilancia. La reconfiguración de disposiciones y marcos comprensivos, exige que el otorgamiento de derechos pase del discurso de la pluralidad a la objetivación de instancias y recursos disponibles y efectivos de auxilio.

4.14. ¿Cómo perciben y viven las mujeres con discapacidad los riesgos de ser víctima de violencia sexual en el espacio público?

La violencia contra las personas con discapacidad parte de un eje estructural de exclusión de espacio público, debido a que su complejidad es poco atendida por las instituciones y la infraestructura de la ciudad, por lo que rastrear la violencia sexual de las mujeres con estas características ha sido una dificultad para esta investigación, ya que su invisibilización ha ocasionado también mecanismos de preservación muy endogámicos que no permiten el acercamiento al fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres de este grupo.

El espacio público y el sistema de transporte público no están diseñados para que las personas con algún tipo de discapacidad tengan una libre movilidad. Las trayectorias de viaje se ven limitadas por la infraestructura que la Ciudad provee. Existe una construcción urbana limitada que integre de manera real a las personas con diversos tipos de discapacidad. Es por ello que estos grupos se ven limitadas para desarrollar su vida cotidiana en los espacios públicos y el transporte que a todas luces representan una serie de violencias desencadenadas que parten de la exclusión de la que son víctimas.

Sin hacer diferencia al tipo de discapacidad de las mujeres entrevistadas, la apertura a los relatos de sus prácticas cotidianas ilustran lo decisivo que es para su propia corporeidad, la desigualdad de condiciones físicas. Aunque si bien la percepción de riesgo en su entorno cotidiano es latente, los mecanismos de discriminación aplican en un segundo o tercer nivel, de los cuales es imposible eludirlos. Las identificaciones personales dan cuenta

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

del género, de la discapacidad y de las complicaciones que se han de abordar al hacer uso de medios de transportes públicos agresivos a las necesidades que como mujeres con discapacidad requieren.

A diferencia del resto de los usuarios de medios de transporte públicos (quienes no quedan exentos de actos violentos) las mujeres con discapacidad no centran su discurso en la infraestructura de dichos medios sino del trato al que son acreedoras durante su uso. El tipo de atención que reciben de la gente y del personal laboral, se da tanto en sentido activo como en la ausencia del mismo. De ahí que, independientemente del tipo de discapacidad, la discriminación es un factor que se presenta en la vida diaria.

Las informantes han referido que existe una revictimización institucional ya que muchas de las víctimas de violencia sexual con discapacidad que han sido referidas a instituciones públicas como el psiquiátrico negándoles la atención y en otros casos han sido sobre-diagnosticados, esto debido a que no hay personas especializadas que comprendan las dimensiones psicológicas, cognitivas y de salud de las diversas discapacidades.

4.15. ¿Cómo se identifica y percibe la problemática de violencia sexual por parte del personal de conducción del transporte público concesionado?

Además de los testimonios recabados entre mujeres con distintas características, el trabajo de campo para el estudio de línea de base, consideró la incorporación de voces de otros actores involucrados en la cotidianidad del espacio público.

Quienes ejercen la tarea de conducir las unidades de transporte juegan un rol particular que les provee de una sensibilidad especial frente a las lógicas de uso y desplazamiento del entorno urbano.

La posición ocupacional de quienes fungen como choferes se acompaña de una lectura compleja donde se incorporan opiniones y observaciones cotidianas sobre colegas de trabajo; las usuarias y usuarios del servicio de transporte; las autoridades de distintos niveles e instancias, así como de otros sujetos vinculados al comercio o la oferta de productos que prevalece en el escenario ciudadano.

Con el propósito de dimensionar la perspectiva de quienes laboran en los circuitos y vehículos de traslado, la fase de inmersión cualitativa consistió en la realización de grupos de discusión con personal del transporte público concesionado. La razón para centrarse en dicha modalidad de transporte deriva de la escasa información que se tiene sobre lo que acontece en el complejo ámbito de los microbuses, autobuses y combis de la CDMX.

Las rutas de colectivos constituyen el sector de desplazamiento de mayor amplitud en la capital, el cual a diferencia de los modos de transporte masificado como el metro o el metrobús, implica la corresponsabilidad de control entre la autoridad gubernamental y las estructuras de organización de cada ramal vehicular. Estas últimas, algunas administradas como concesiones de corte empresarial y otras como asociaciones plurales de transportistas.

Dependiendo del tamiz del núcleo asociativo de la ruta, la normatividad oficial se traduce en pautas y lineamientos que no necesariamente se concretan en prácticas

homogéneas o estandarizadas. De ahí, que la capacidad de articulación en dicha modalidad de transporte, o la sujeción a ciertos parámetros de calidad y revisión deriven en amplias posibilidades para la discrecionalidad o el incumplimiento de reglas.

A modo de explorar algunos de los indicios relacionados con ese esquema de movilidad, se optó por realizar una sesión colectiva con empleados de conducción, atención al usuario y control de base de la ruta 86. El motivo de la selección intencional se basó en la reciente transformación de dicha concesión de autobuses en el corredor Valenciana-Tacubaya. Con cinco ramales (Tacubaya-Tepalcates por Querétaro; Tacubaya-Tepalcates por Campeche; Tacubaya-Valenciana contraflujo Eje 3 Saltillo; Puebla-Valenciana, Sur 8; y Puebla- Valenciana, Sur 20), que hoy se aglutinan en la agrupación Servicios de Autotransporte Urbano Ruta 86 S.A. de C.V., dicha ruta fue de las primeras en facilitar la modernización de vehículos promovida desde el año 2012 por el Gobierno del Distrito Federal.

La lógica de cambio ofreció en ese sentido la ventaja de contar con testimonios de trabajadores y trabajadoras que han tenido experiencia en otras rutas y formas de organización, y que en la actualidad poseen conocimiento sobre el impacto de los esfuerzos de regulación y mejora del servicio entre particulares e instancias gubernamentales.

Asimismo, a modo de complementar la recopilación de información, se logró concretar una entrevista a profundidad con un conductor de la ruta Interlomas con más de 18 años de experiencia.

Cabe destacar que en los ejercicios de inmersión, no solamente fue posible dialogar con hombres, sino que incluso participaron mujeres con amplia experiencia en el servicio de transporte. En todos los casos, el tiempo de dedicación en distintas tareas vinculadas a la cuestión vehicular superan los rangos de más de 15 años, lo que implica la captación de informantes con un dominio amplio del funcionamiento de la modalidad concesionada colectiva.

De ese modo, el primer hallazgo se relaciona con la percepción de la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el espacio público. En forma general, entre todos los participantes persiste una noción poco clara de la magnitud del fenómeno, preponderando los desafíos que representa la inseguridad del entorno capitalino y las dificultades asociadas a la saturación y el tráfico que se vive cotidianamente.

Destaca peculiarmente, que la narrativa de las y los informantes tienda a objetivar la relación con el pasaje, asumiendo que el contacto se restringe a la simple provisión de un servicio. Más aún, en repetidas ocasiones se hizo referencia a la tensión implícita que existe en el vínculo entre operadores de unidad y usuarios, en la medida en que las necesidades de viaje son numerosas frente a la escasez de recursos para apuntalar la calidad de atención.

En ese sentido, y como se ha referido en apartados anteriores, el testimonio de trabajadores y trabajadoras de microbuses refuerza la identificación de una ventana de oportunidad para agresiones de todo tipo, asociada a las condiciones de movilidad. La importancia de los horarios y el desbalance entre la demanda de viajantes y la oferta de vehículos disponibles, impacta en la generación de escenarios propicios, donde la alta afluencia o el tránsito por avenidas o calles específicas, incrementan los riesgos de que una mujer pueda ser víctima de violencia sexual.

Varios puntos son enfatizados como parte de una compleja suma de factores que contribuyen a la perpetración de vejaciones sexuales en contra de las mujeres y las niñas. En términos sistemáticos, los indicios pueden ser sistematizados en dos conjuntos. Uno referente a las condiciones de prestación del servicio, y otro tocante a las circunstancias bajo las cuales suelen ocurrir las agresiones. Sobre el primero, destacan:

- La persistencia de un problema de control en la gestión del transporte público concesionado. Las y los informantes sugieren que los márgenes de autonomía en la administración del servicio suelen derivar en conflictos de discrecionalidad. Así, para quienes forman parte de una agrupación formal, los lineamientos de

conducción, presentación y trato con el público usuario resultan claros e ineludibles. Empero, entre quienes se constituyen como asociaciones de transportistas y carecen de una estructura organizacional claramente delimitada, los criterios cotidianos de provisión del servicio resultan flexibles, sujetos a la voluntad de cada chofer de unidad. Más aún, pese a que la normatividad vigente exige el pase de revista y aprobación de condiciones para poder conducir un autobús, se menciona que la aplicación de reglas habitualmente depende de la capacidad de injerencia de los dueños de los vehículos. Así, lo refiere uno de los entrevistados, quien sugiere que para quienes son propietarios de flotillas, resulta mucho más fácil evadir el cumplimiento de requerimientos ya sea por protección misma de los administradores de ruta, o porque incurren en actos de corrupción mediante la provisión de sobornos. En estos casos, resulta entonces mucho más fácil que personas con antecedentes penales, unidades en mal estado o trabajadores problemáticos puedan seguir activos, sin tener que asumir responsabilidades por la comisión de conductas irregulares o agresiones al pasaje.

- La variabilidad en las condiciones de trabajo de los conductores. Aunado al problema de control en la gestión del transporte, las rutas también están sujetas a grados muy disímolos de rendición de cuentas y vigilancia sobre los operadores de vehículos. El contraste es muy claro, por ejemplo, en las rutas que han transitado a la versión de corredores modernos, donde el ingreso económico de los choferes no depende del número de corridas o viajes, sino que se facilita el otorgamiento de un salario mensual. En la medida en que en ciertas agrupaciones de colectivos se depende del volumen de recorridos realizados, muchos de los prestadores del servicio incurren en excesos en la manera de conducir, el consumo de sustancias para potenciar su rendimiento o la alteración de rutas mediante atajos para acortar los tiempos de retorno a los puntos de base. De igual forma, de acuerdo con la forma de organización de la ruta, no siempre es claro ante quién debe responder el conductor

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

en caso de algún problema o incluso a donde puede acudir el pasaje ante alguna situación de contingencia, agresión o vulneración. En ese sentido, persiste un amplio margen de incertidumbre, el cual redundaría en condiciones para que los propios choferes u otros usuarios, puedan arremeter en contra de las viajantes con total impunidad.

- La ausencia de canales ágiles, efectivos y claros con la autoridad. Así como prevalece una gran discrecionalidad en la responsabilidad asumida por los responsables del servicio, está también la falta de protocolos de enlace con instancias de seguridad o regulación gubernamental. No se hace palpable la presencia policial o de personal de vigilancia a lo largo de los recorridos cotidianos. Para fortalecer la seguridad en los trayectos y de forma concomitante, reducir la incidencia de la violencia sexual, es preciso robustecer operativos sistemáticos y constantes en zonas de alta concentración de denuncias o agresiones. En ambos casos, tanto en la entrevista individual como en la dinámica colectiva, los propios choferes conocen perfectamente el mapeo de las zonas de mayor conflictividad. De manera reiterada, los participantes indican que ante situaciones de emergencia de cualquier tipo, no saben ante quién dirigirse o donde ubicar al personal de auxilio.
- El estado del parque vehicular. Una vez más, también dependiendo del sistema de organización y administración del servicio, el apego a los lineamientos de mantenimiento de autobuses y microbuses no se cumple a cabalidad. Así, cuando existe un control efectivo, se cuida que los vehículos estén en un buen estado, que no porten vidrios polarizados y que satisfagan los requisitos mínimos de iluminación en horarios nocturnos o de madrugada. No obstante, cuando las decisiones recaen solamente sobre el chofer o el propietario, la aplicación de la normatividad se sujeta nuevamente a criterios anárquicos; cuestión que impacta en las condiciones de seguridad con que se realizan los recorridos. Tanto el trazado de rutas como las

características de las unidades, suelen ser empleadas como ventajas por parte de grupos organizados y sistemáticos de delincuentes o agresores sexuales. Sobre todo cuando el auto-transporte carece de elementos mínimos de infraestructura, los asaltos, el abordaje de personas en estado inconveniente o individuos con pretensiones de acoso suele dispararse en horarios clave de alta afluencia y en polígonos de escasa presencia policial.

Con relación a las circunstancias en que tienen lugar las agresiones sexuales, se menciona que:

- Prevalecen situaciones de complicidad en distintos niveles. En una primera instancia, y en función de la capacidad de control que tienen las organizaciones de transportistas, en muchas ocasiones existe la colusión entre choferes y ayudantes (los conocidos “cacharpos”) para acosar a las pasajeras. Uno de los entrevistados refiere como ejemplo, que cuando él mismo no puede propiciar el acercamiento con alguna mujer, suele alentar a su acompañante de ruta para que lleve a cabo alguna acción de tocamiento o contacto verbal. Más aún, en caso de que se presente alguna queja, el conductor evade la responsabilidad, aduciendo que no es posible tener control sobre todos los pasajeros, y argumentando que el “cacharpo” era uno más entre todos los viajeros de la jornada. En un segundo nivel, tienen lugar también prácticas de disfrute o goce, en las cuales ante situaciones de acoso, tocamiento o roce corporal, el conductor permanece sin intervenir, observando y experimentando placer al presenciar la comisión de conductas impropias.
- Pocos incentivos para intervenir en caso de presenciar alguna agresión. Como consenso explícito, las y los trabajadores entrevistados refirieron que existen pocas condiciones para poder reaccionar activamente cuando se presentan situaciones violentas de todo tipo. “Usted como pasajero puede cambiar de ruta, nosotros como choferes pasamos siempre por los mismos lugares. Si decidimos actuar, estamos

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

expuestos a que nos la cobren por andar metiéndonos donde no nos llaman”. En general, se percibe que no hay garantías para interceder a favor de quienes resultan vejadas. Incluso algunos testimonios refieren haber sido víctimas de revanchas o venganzas cuando han llegado a interferir para defender a alguna persona.

- El agresor detrás del volante. También en muy distintos casos, y dada la baja exigencia de rendición de cuentas que prevalece al interior de ciertos grupos de transportistas, uno de los informantes entrevistados refiere que existen condiciones para que como conductor se tome ventaja en la comisión de agresiones sexuales. De manera peculiar, en la narrativa se indica que existen un conjunto de “estrategias” o “herramientas” que permiten llevar a cabo acercamientos o contactos con las mujeres. Cuestiones como asientos más altos; banderillas o tornillos para forzar el desprendimiento de ropa; ofrecimientos para viajar junto al conductor y al cacharpo en unidades tipo Van; forzar tocamientos so-pretexto de cambiar la velocidad del vehículo, entre otros, forman parte de los repertorios conocidos. Incluso se advierte que existe una lógica de selección de personas, buscando a mujeres solas, distraídas, trabajadoras domésticas o jóvenes, quienes suponen poseen menos herramientas para defenderse o reaccionar preventivamente.
- Públicos usuarios heterogéneos. Al respecto se señala que rutas específicas suelen derivar en tipos de pasajeros diferentes. Así, se ubican ciertas territorialidades donde es mucho más fácil el acceso de personas sospechosas, provenientes de colonias o calles donde la incidencia delictiva es bastante alta. Asimismo, se señala que los agresores sistemáticos y grupos de asaltantes “saben trabajar sus zonas”, conociendo los horarios de presencia policial, los espacios temporales de mayor afluencia, los choferes y unidades, así como los mecanismos de huida. Tal es el caso, que por ejemplo en zonas escolares, es recurrente encontrar a acosadores que se dedican a amedrentar a las alumnas de nivel secundaria y bachillerato.

Así, entre quienes cumplen la función de provisión de servicios de viaje, la mayoría de indicios apuntan al componente circunstancial de la persistencia de la violencia sexual. Hablar de “ciudades seguras” implica pensar el desafío de la garantía de derechos y uso de los espacios desde todas las aristas posibles. En ese sentido, la tarea de fortalecer el ordenamiento vehicular resulta clave para estandarizar el seguimiento de normas, incrementar la calidad de los desplazamientos, la atención a los pasajeros y el resguardo corresponsable entre todas las personas.

La tarea pasa necesariamente por poseer datos de mayor sistematización sobre modalidades de transporte de gran amplitud y complejidad como el servicio concesionado. Los esfuerzos deben apuntar a robustecer la relación con la autoridad, las garantías de los trabajadores, incentivar la denuncia y la vigilancia, así como proveer de mayor seguridad en todos los ámbitos.

4.16. ¿Cómo se percibe la problemática de violencia sexual entre el personal de seguridad de los circuitos de transporte de la CDMX?

El personal de vigilancia en puntos de transporte constituye uno de los sectores clave para la comprensión del fenómeno de la violencia sexual que se comete en contra de mujeres y niñas en la Ciudad de México.

Con el propósito de conocer sus percepciones y opiniones, la fase de trabajo de campo se orientó a la realización de dos sesiones colectivas de discusión con hombres y mujeres pertenecientes a los cuerpos de Policía Auxiliar (PA) y Policía Bancaria Industrial (PBI), ubicados en estaciones del Metro y el Metrobús.

Como responsables de la seguridad no solo de los pasajeros, sino de los ciudadanos que transitan en los espacios de desplazamiento, dichas personas testimonian distintos eventos y circunstancias de actuación en forma cotidiana.

En la dinámica participativa, trece temas emergen de manera iterada entre las y los policías:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Percepción general de la problemática de violencia sexual. Tanto las mujeres como los hombres encargados de las tareas de resguardo, refieren que debe ser una prioridad inculcar una mayor cultura de respeto entre todas las personas, independientemente de su sexo. Ambos grupos refieren que a menudo, se asume que los derechos deben ser protegidos por la autoridad; empero, los ciudadanos no suelen procurar la convivencia sana en el uso y aprovechamiento de distintos espacios. Los grados de saturación o las eventualidades asociadas al estado de mantenimiento de la infraestructura, provocan que en variadas ocasiones se susciten enfrentamientos, riñas o conflictos de todo tipo. Frente a tales contingencias, la capacidad de reacción de los oficiales suele ser mucho más acotada. Por ende, algunas y algunos de los presentes asumen que las agresiones sexuales parecieran tener un carácter ineludible en los espacios de traslado. Por el tumulto, o simple y sencillamente porque se asume que dichos enclaves son propicios para dar rienda suelta al acoso, se vuelve muy difícil tratar de prevenir y atender los agravantes que se perpetran en contra de las mujeres. “Pareciera que en lugares como el metro, es inevitable que te vayan a tocar o a molestar. Casi casi el lugar te incita porque pasas inadvertido entre tanta gente”, refiere una oficial previo a comenzar el grupo de discusión.
- Las condiciones complejas para la tarea de vigilancia. La disposición intrincada de los espacios, los volúmenes de condensación de personas y la continua movilidad, son referidas como circunstancias que impiden la prevención no solo de agresiones de carácter sexual sino de otras expresiones de violencia. En las narrativas persiste un sentimiento de rebasamiento entre las y los oficiales. Más aún, a ello se suma la mención de la estructura de las jornadas de trabajo, a partir de turnos de 16 por 32 y 12 por 24 horas, los cuales impactan en que la capacidad de atención se vaya mermando en la medida en que se permanece en los puestos de resguardo. Adicionalmente, la

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

rotación de personal presenta un efecto ambivalente, puesto que el personal adquiere experiencia sobre muy distintos puntos de la ciudad, aunque con falta de comunicación efectiva entre agentes para familiarizarse con la identificación de grupos y enclaves de riesgo. Así, quien llega a un nuevo lugar, desconoce buena parte de las circunstancias, no suele dialogar con sus predecesores y debe adaptarse a la novedad del entorno.

- Inteligencia policial contra presencia multitudinaria. No se menciona explícitamente, pero se sabe que es imposible multiplicar al personal disponible en la amplia gama de espacios a vigilar. En ese tenor, lejos de resolver la problemática con más agentes, lo que emerge es la necesidad de reforzar las tareas de inteligencia. La mayoría de las y los participantes, refieren que el conocimiento sobre el Protocolo de Actuación Policial en materia de Violencia de Género, es bastante asimétrico, carente de un dominio pleno entre todos los compañeros. Aún, incluso entre quienes lo conocen, pocos realmente logran entender con profundidad sus implicaciones en el trato, atención y apoyo a las víctimas. Se enfatiza también que no se trata solo de mirar lo que ocurre, se debe lograr identificar los escenarios antes de que se conviertan en situaciones de agravio. Si bien, no todos los agresores actúan del mismo modo y no todos los casos pueden impedirse oportunamente, en las dinámicas se menciona que es posible inferir quiénes son y dónde se ubican los potenciales perpetradores.
- Ambivalencias de género aun entre los encargados de la vigilancia. Al interrogar sobre los factores que desencadenan la violencia sexual en contra de las mujeres, las respuestas varían entre las y los policías. Las oficiales refieren que el principal detonante tiene que ver con la impunidad. “No se trata de cómo se vista ni de cómo luzca el que se propasa”, el asunto está en

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

que son conductas que no siempre se persiguen a cabalidad. Los procesos son lentos, largos, no garantizan los derechos de las víctimas. En la medida en que impera la falta de denuncia, dicen las policías, “los “caballeros” se dan valor para seguir cometiendo ese tipo de delitos”. Empero, aunque los oficiales varones concuerdan con las características del proceso, resulta inevitable que en sus narrativas se aduzcan afirmaciones como “las mujeres deben hacerse responsables de las consecuencias que acarrea su forma de vestir”. Mientras las mujeres del personal de seguridad afirman una y otra vez que prevalece el sentimiento de culpabilidad y pena entre las agredidas, entre los oficiales hombres se replica la opinión de que algunas víctimas “se buscan” los tocamientos y las majaderías.

- Agresores escurridizos. En algo en que coinciden ambos grupos, es en la dificultad para imputar “perfiles del agresor”. No hay rasgos físicos o de apariencia que permitan distinguir entre agentes violentos y no violentos. De hecho, en las dos sesiones se menciona que es cada vez más frecuente encontrar mujeres que cometen conductas impropias en los vagones de uso exclusivo. Adicionalmente, quienes pueden ser categorizados como agresores sistemáticos, suelen conocer de manera detallada los procedimientos de acción legal, evaden los castigos y prácticamente nunca son sancionados apropiadamente.
- Presencia de grupos de extorsión mediante acusaciones de violencia sexual. Aunado al problema de la detención de agresores, se suma la existencia de mujeres que desde hace años se dedican a tomar ventaja de su condición de género para levantar faltas acusaciones en contra de los hombres. No obstante, la propia experiencia de las y los agentes de seguridad, indica que es relativamente fácil identificar a este tipo de personas, dado que al momento en que se presenta algún tocamiento o vejación, generalmente la víctima trata

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

de evadir el contacto visual y la interpelación directa con el perpetrador. En este tipo de situaciones, es claro que la confrontación es inmediata, buscando llamar la atención de los otros pasajeros y de la autoridad. Generar pánico en el supuesto acusado, conlleva a que este, por evitar pasar un mal momento, facilite la petición de dinero o el otorgamiento de algún bien. Sin embargo, la proliferación de tal estrategia suele distraer al personal de sus labores, e introducir confusiones que a menudo son tomadas como pretexto por otros compañeros para no atender todas las flagrancias de manera puntual.

- La insuficiencia de las tácticas de castigo y vigilancia. Las y los agentes mencionan en reiteradas ocasiones que lamentablemente no todas las conductas sexuales son susceptibles de verificación. Pareciera prevalecer un nudo legal, en la medida en que lo que no se testimonia o evidencia no se puede perseguir. El extremo radica por ejemplo en las eyaculaciones de los sujetos sobre la ropa o las pertenencias de la mujer. Las víctimas deben cargar con el temor, la pena, el dolor, y el semen del perpetrador, para que alguien les crea del todo. Pero incluso, en los casos de las miradas lascivas o las majaderías sexuales, basta recurrir simplemente a la confrontación de la verdad del agresor contra la verdad de la persona agredida. Por ende, erradicar la violencia según las y los informantes, no solo pasa por tener mejores instrumentos de atención legal, también por modificar los códigos de conducta que impacten en un mayor respeto entre todos los individuos. Desgraciadamente, persiste la idea de que una conducta impropia solo debe ser corregida si se considera grave, en una sociedad donde las groserías, los comentarios inapropiados o las miradas, se toleran por creer que no generan un daño concreto sobre las víctimas. Esto refleja la carga de agresión cotidiana a la que se enfrentan las policías.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- La protección y la prevención es una tarea de todos. Frente a las dificultades antes referidas para mantener presencia en todos los espacios de afluencia, el personal de vigilancia refiere que es importante difundir medidas de caución entre todas las mujeres. Sobre todo entre las más jóvenes, quienes no siempre son conscientes de los peligros que las rodean, en ocasiones son más fáciles de distraer, de engañar o de coaccionar.
- El discurso anti-autoridad. De igual forma, ser agente policial, y más aún, ser mujer policía, suscita distintos desencuentros con las personas. En general, las y los informantes sugieren que la ciudadanía está a la defensiva de cualquier autoridad. No suelen operar distinciones sobre si alguien hace o no bien su trabajo. Mucho más claro en el caso de las oficiales, quienes sugieren que los varones las confrontan, asumen que poseen menos fuerza que un hombre, o incluso las llegan a acosar. Cuando se presentan situaciones de conflicto o agresiones físicas, los perpetradores se ensañan con los agentes policiales. Los recursos para reaccionar son limitados, porque como autoridades deben preponderar la contención y no la respuesta directa. Por ello, las cámaras son empleadas con mayor frecuencia para vigilar a los propios policías, quienes además de cuidar de la ciudadanía, deben reforzar las cautelas sobre sus compañeros y compañeras para evitar alguna contingencia.
- Las vicisitudes de la atención a víctimas. El procedimiento indica que en caso de alguna agresión denunciada, se debe remitir a la persona a la fiscalía de delitos sexuales. Los tiempos de traslado, la coordinación entre instancias y la petición de apoyo suelen ser lentos. Incluso cuando no hay suficientes elementos, no queda más que conducir al agresor junto con la víctima;

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

cuestión que hace todavía más tortuoso el tratar de levantar una averiguación previa. Aunque se menciona que el recurso de conciliación solo debe proceder a petición de la parte ofendida, prevalece la idea de que en muchos casos, se trata de promover arreglos para evitar las complicaciones asociadas a la cadena de tratamiento jurisdiccional. Tal es el carácter intrincado del proceso institucional que las denuncias tardan entre 5 y 14 horas en ser procesadas. En ocasiones, la víctima desiste en un primer momento, regresando en instantes posteriores para levantar un acta ante el Ministerio Público correspondiente. El tiempo transcurrido se paga con la falta de atención pertinente del personal ministerial, el desincentivo a proseguir con el levantamiento o incluso con la poca empatía de quienes reciben a la persona agredida.

- El nuevo sistema penal acusatorio como obstáculo. Las oficiales participantes en el estudio, indican que la presencia de Inmujeres a través de los módulos de atención de “Viajemos Seguras” representaba un aliciente para apoyar a las víctimas. Empero, con la introducción del nuevo sistema penal acusatorio, los recursos para perseguir los delitos se han tornado más complejos. Se impide que se pueda detener oportunamente al agresor bajo la lógica de caución de sus derechos. El proceso de por sí lento, ahora se ha convertido en una ruta que facilita que los perpetradores evadan la responsabilidad.
- Contextos de mayor ocurrencia. En ambos grupos se menciona que espacios como Balderas, San Lázaro, Tacubaya, Pino Suárez y Pantitlán suelen ser escenarios de mayor afluencia y por ende mayor riesgo de que se presenten agresiones sexuales. De manera particular, las CETRAM son referidas como epicentros donde se concentra la incidencia de violaciones, dado que la

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

disposición del lugar facilita que los perpetradores aislen a las víctimas, que puedan operar en grupo o que incluso entorpezcan la llegada de la policía.

- Violencias transversales. Las mujeres del personal de seguridad, fueron las únicas en enfatizar la transversalidad de distintos agravantes. Reiteradamente refieren que es cada vez más frecuente toparse con violencia de tipo familiar en el espacio público. Frente a tales escenarios es difícil reaccionar porque se interfiere con lógicas de control y agravio que están muy arraigadas en algunos casos. Se busca intervenir, pero las propias víctimas desalientan iniciar algún tipo de proceso. Adicionalmente, las oficiales mencionan que la violencia basada en el género también tiene lugar al interior de las corporaciones policiales. Es difícil brindar atención, cuando los propios compañeros carecen de criterio suficiente como para reconocer los derechos de las mujeres. El problema no empieza entonces en el enclave donde se lleva a cabo la tarea de vigilancia, comienza desde otras arenas en donde la asimetría de recursos y el machismo se naturalizan y legitiman.

Así, al igual que como pasa con los operadores del servicio de transporte, la problemática de la violencia sexual, implica la resolución de otros aspectos vinculados a la provisión de herramientas y recursos para potenciar las labores de la autoridad.

Además de promover el respeto de los derechos entre todas las personas, se debe trabajar para que existan las condiciones necesarias y suficientes como para garantizar la debida aplicación de normas y tratamiento de víctimas. Si bien, existe una limitante para dimensionar la magnitud de las agresiones sexuales contra las mujeres al interior de la sociedad, resulta igual de preocupante que la impunidad ante este tipo de vejaciones prevalezca como algo común. No solo se debe condenar el menoscabo de las mujeres, se debe perseguir, se debe sancionar y se debe erradicar.

4.17. ¿Cómo se percibe la problemática de la violencia sexual entre otros servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México?

En complemento a la perspectiva del personal de seguridad, el estudio de línea base también se orientó a la recopilación de testimonios entre trabajadoras de nivel operativo en el sistema de transporte público.

Para ello, se llevó a cabo una sesión colectiva de discusión con 2 encargadas de taquilla del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM); 2 conductoras de RTP Atenea; 2 inspectoras de ruta; 1 responsable de monitoreo de Metrobús en el corredor línea 1; 1 supervisora general de plataforma de Metrobús de la línea 6; y, 1 representante de la agencia de atención al usuario en Metro. El propósito de focalizar la captación de servidoras públicas devino de la necesidad de contar con información directa por parte de trabajadoras que cotidianamente viven y aprecian la dinámica de desplazamiento de usuarias y usuarios en núcleos de transportación.

Entre quienes diariamente colaboran con la provisión de servicios, la problemática de violencia sexual en contra de mujeres y niñas en el espacio público, representa una amenaza a la convivencia que no solo es altamente común, sino que incluso se ha tornado en una cuestión de resistencia y adaptación en el entorno urbano.

La frecuencia con que tienen lugar actos de agresión sexual implica desde la visión del personal operativo, un riesgo que como los asaltos, las fallas en el sistema de transporte o los percances viales, forma parte de la cotidianidad ciudadana. Sin duda, ello no quiere decir que la gravedad de las conductas impropias sea pasada por alto. Según las participantes, tres problemas subyacen en la protección de derechos de las mujeres en el uso del espacio público:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- En primer lugar, la falta de medidas preventivas de carácter institucional y consuetudinario. Al interior del grupo de discusión, se señala en repetidas ocasiones que la violencia sexual tiene lugar como consecuencia de la provisión de ventajas a los sujetos que cometen conductas impropias en contra de las mujeres. Ya sea porque las transeúntes o viajantes están expuestas a constantes distracciones, por la falta de intervención oportuna del personal de vigilancia o la ausencia de protocolos claros de actuación, las situaciones convergen en el aprovechamiento de escenarios en los que las víctimas están desprovistas de herramientas para evitar toparse con individuos sospechosos o dedicados al acoso sistemático.
- En segunda instancia, la ausencia de suficiente sensibilidad entre autoridades y responsables de brindar atención a las mujeres. La poca empatía, la baja credibilidad o la falta de modales mínimos de trato con las personas, fueron señaladas por parte de las informantes como elementos comunes entre sus propios compañeros de trabajo y por parte de quienes están a cargo de tareas ministeriales. Acudir a los trabajadores para pedir auxilio, solicitar información sobre los procedimientos legales o simple y llanamente levantar una denuncia, se vuelve algo poco esperable en la medida en que prevalece una barrera entre la autoridad y la ciudadanía.
- Finalmente, el tercer gran problema, se relaciona con la falta expedita de respuesta ante el acontecimiento de situaciones de violencia sexual. De acuerdo con las entrevistadas, además de la prevención es necesario endurecer las penas por la comisión de delitos, concretar la imbricación entre el auxilio psicológico y el apoyo jurídico y crear un sistema único que se dedique a atender prioritariamente a las víctimas. La magnitud de problemáticas cotidianas que se presentan en la ciudad y en los espacios de transporte se traduce en un rebasamiento de responsabilidades que impacta en la importancia que se les da a todos y cada uno de los casos de emergencia. Asaltos, episodios de violencia familiar, riñas o agresiones sexuales,

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

constituyen agravantes que demandan de respuesta inmediata, pero que al tiempo requieren de formas de procesamiento sutilmente diferentes.

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

- Todas las informantes reconocen que han sido testigos de actos de violencia sexual dentro de los respectivos sistemas de transporte donde laboran (STCM, Metrobús y RTP) tanto en sus funciones de servidoras públicas, así como en su carácter de usuarias del transporte público. Asimismo, ocho de nueve informantes expresaron que han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público en algún momento de su vida.
- Ambas operadoras del RTP, una de las informantes despachadora en taquilla en el STCM y la informante que monitorea en el Metrobús, expresaron que han sido violentadas sexualmente por los usuarios del transporte mientras se encuentran en sus horarios de servicio (4 de 9 informantes).
- Las informantes expresaron que existen tres perfiles de varones acosadores en el transporte público:
 1. Varones que aprovechan los momentos con mayor afluencia para ejercer tocamientos, frotamiento de pene (por encima de la ropa) y mirar lascivamente a las mujeres. Según las informantes, este tipo de varones aprovecha las condiciones del espacio “amontonamiento” para autosatisfacerse.
 2. Varones que actúan de manera premeditada cuando los transportes van casi vacíos. Las informantes expresaron que este tipo de agresores actúan con alevosía porque ya tienen estructurada una “estrategia” para escoger a sus víctimas (usualmente mujeres jóvenes y que van distraídas). Según las informantes, este tipo de agresores cometen actos “más violentos” porque sacan sus penes para tener roces con alguna parte del cuerpo de la mujer con la finalidad de eyacular sobre ellas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

3. Varones exhibicionistas. Éstos son agresores sexuales que no buscan ningún tipo de contacto con la víctima, “disfrutan” mostrar al público sus genitales o bien, actos de masturbación.

Asimismo, las informantes mencionaron que saben sobre agresores con ceguera o debilidad visual que usan su condición de persona con discapacidad para hacer tocamientos a las mujeres, también mencionaron que hay varones que se hacen pasar por invidentes.

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

A partir del trabajo con este grupo de informantes, queda claro que otro de los desafíos para erradicar la violencia sexual en contra de las mujeres, viene dado por la falta de coordinación estrecha entre distintos actores. Las perspectivas calificadas de servidoras públicas y personal de vigilancia apuntan al conocimiento robusto de situaciones cotidianas, que lamentablemente en muy ocasiones se traducen en marcos operativos concretos y en tareas de prevención.

En ese sentido, es urgente estructurar mecanismos de colaboración entre distintos agentes que permitan el establecimiento de protocolos claros de actuación. A modo de ejemplo, el antecedente de “Viajemos Seguras” resulta relativamente conocido entre las

encargadas de la responsabilidad policial, pero poco ubicado entre otras áreas operativas. La información debe fluir de manera mucho más dinámica, a fin de que todos los involucrados incidentales tengan identificadas las herramientas disponibles y las probables vías de auxilio en caso de alguna contingencia.

Tal y como afirman algunas de las voces aquí recogidas, acabar con la violencia sexual pasa necesariamente por erradicar las ventajas sistémicas e institucionales prevalecientes, obstaculizando que los agresores logren evadir el peso de la ley y continuar actuando con impunidad.

4.18. ¿Cómo se piensa a la violencia sexual en contra de las mujeres desde la perspectiva de los varones?

En definitiva, uno de los componentes centrales para comprender cabalmente la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres, está relacionado con los discursos y perspectivas de los varones.

La construcción y expresión de modelos de género se engarza ineludiblemente a la proyección cotidiana de masculinidades y a la forma en como éstas se traducen en pautas de apropiación y conducción del espacio público.

Ciertamente, incorporar este elemento de análisis reclama de un tratamiento sistemático y de mayor profundidad que el que se logra con el trabajo de campo realizado en el marco de este estudio de línea de base. Empero, como parte de los objetivos investigativos, se consideró que resultaba imprescindible llevar a cabo una exploración panorámica, mediante el diálogo con un grupo de usuarios de los enclaves de desplazamiento urbano.

De la discusión con distintos participantes, quizá el hallazgo más llamativo se condensa en la naturalización de la violencia sexual cuando se ostenta una posición de género que no implica una propensión amplia y directa para convertirse en víctima. Los

informantes sugieren que efectivamente, el hecho de ser hombre no exenta de las posibilidades de ser agredido sexualmente; aunque en definitiva, las formas en cómo se presentan las vejaciones aluden a situaciones mucho más aisladas, poco recurrentes y de impactos más sutiles. Pareciera prevalecer la noción de que como varones el recurso de la defensa inmediata siempre está disponible. La respuesta es expedita por cuanto los preceptos de masculinidad dictan que es mucho más sencillo confrontar con la fuerza y la interpelación directa.

Así, para los hombres entrevistados, hablar de violencia sexual es conversar sobre algo que se objetiva, que les pasa a otras personas, a las mujeres sobretodo. También implica pensar en circunstancias que son comunes, prácticamente inevitables en el desplazamiento por la ciudad. Es tal el sentido “natural” y “asiduo” de la violencia que se perpetra contra las mujeres, que en el discurso subyace un dejo de tolerancia y aceptación hacia las insinuaciones de corte sexual; las aproximaciones casuales que rayan en la intimidación o la provisión de comentarios solo por el arreglo o apariencia de las personas.

En repetidas ocasiones, se sugiere de manera velada que la vestimenta de las mujeres es una justificación para ejercer distintas conductas que, no se conceptúan como impropias, por cuanto se asume que existe una provocación implícita. No obstante, en las narrativas emerge un doble discurso por cuanto acciones como los “piropos”, cortar el paso, dirigir miradas o emitir chiflidos, son aceptados en el imaginario como muestras de “ayuda” o “cumplido” a la autoestima de las mujeres. Pero cuando se trata de golpes, coacciones para tener relaciones sexuales o persecuciones, se opina que la violencia es algo que debe ser erradicado porque “las mujeres también tienen derechos”.

La disposición del espacio es un aspecto que para los hombres, como para otros grupos antes abordados, resulta también clave en la reproducción de la violencia sexual. Sitios como los paraderos, se califican como “focos de infección”, donde condiciones de

insalubridad, baja visibilidad, escaso alumbrado o trayectos laberínticos, impactan en la sensación de seguridad con que se camina o realizan los viajes diarios.

Es peculiar, que además como probable mecanismo de prevención de la violencia sexual contra las mujeres, los participantes refieran la importancia de contar con dispositivos de vigilancia tales como las cámaras o botones de pánico. Si bien, tales instrumentos efectivamente tienen un impacto positivo en la labor de resguardo, destaca que prácticamente en ningún momento se haga una lectura crítica sobre las prácticas de convivencia o el machismo que prevalece en el trato cotidiano.

Un aspecto relevante de la discusión, es que fueron visibilizados grupos vulnerables de mujeres que no habían sido mencionados en otras sesiones. Por ejemplo, un asistente se refirió a las niñas que venden dentro de los vagones del metro y de otros transportes, que desde su punto de vista son susceptibles de ser víctimas de diferentes formas de violencia. Otro grupo fueron las mujeres con discapacidad que venden o cantan, pues de acuerdo a su situación de discapacidad son más susceptibles de ser víctimas de alguna o varias formas de violencia y discriminación.

La percepción de inseguridad en el transporte público fue un tema recurrente. Los factores de riesgo mencionados fueron los espacios oscuros o con poco flujo de personas y con falta de elementos de seguridad, los transportes percibidos como más inseguros por los asistentes fueron los microbuses y los autobuses sobre todo aquellos que en su ruta van del Estado de México a la Ciudad de México, y viceversa. El transporte percibido como más seguro fue el Metrobús, pues de acuerdo con los participantes el trayecto por avenidas principales como Insurgentes, reduce la posibilidad de que no haya presencia de personal de auxilio.

Para los participantes, la violencia sexual consiste en conductas que no se finalizan una vez perpetrada la agresión. De manera interesante, muchos de los entrevistados adujeron

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

que la espiral de vejación continúa cuando las víctimas solicitan auxilio y no son debidamente atendidas ni por otros pasajeros o transeúntes, ni por la autoridad misma.

Empero, en forma contradictoria, la falta de intervención cuando se testimonian vejaciones sexuales contra las mujeres fue justificada argumentando que en muchos casos las víctimas se niegan a recibir ayuda, y que incluso de molestan cuando se les pregunta qué sucedió. Adicionalmente, se mencionó que al ser hombre existe una noción generalizada de que todos son potenciales agresores, lo cual dificulta que un varón pueda prestar apoyo a alguien que ha sido acosada por algún sujeto.

Finalmente, si bien, al igual que en otros grupos de informantes no se corrobora la existencia de un patrón visual o de apariencia de los agresores, los hombres entrevistados refirieron conocer múltiples estrategias para la perpetración de conductas impropias. Portar objetos para encubrir tocamientos, propiciar acercamientos incidentales, bloquear el paso o restringir la libertad de movimiento, entre otros, son plenamente identificados en sus trayectos cotidianos. Irónicamente, al percatarse de los hechos, se asume que es responsabilidad de las mujeres saber cuidarse y reaccionar ante ese tipo de prácticas.

Así, la información obtenida no puede ser desde luego extrapolada para la generalidad de hombres. Sin embargo, es notable que los grados de consenso al interior de la sesión realizada, dan cuenta de percepciones ampliamente enarboladas entre los varones.

Una estrategia de intervención requiere necesariamente trastocar la dimensión disposicional asociada a la constitución de masculinidades. La objetivación de la violencia sexual como una situación ajena y que solo le ocurre a “otras personas” debe ser desplazada por una mayor conciencia sobre el daño que se produce a las víctimas. El sentido de corresponsabilidad debe ser promovido y reforzado para romper con la dicotomía agresor-víctima. Las ventajas que detonan la comisión de actos impropios pasan también por la falta de reacción de quienes permanecen indiferentes frente a la problemática. El espacio público

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

es de todos y todas, la seguridad debe ser un asunto que llama a la actuación conjunta y al mutuo cuidado.

V. Síntesis de hallazgos y recomendaciones

A partir de los hallazgos del estudio diagnóstico para línea de base, se identificaron tres componentes centrales que permiten comprender a la violencia sexual en espacios de traslado y transportación como un proceso. Cada uno de ellos, se engloba en dimensiones particulares desde donde se articulan causas, áreas de oportunidad e indicadores para la formulación de esquemas de intervención pública.

- a. **Dimensión disposicional:** se contempla el establecimiento y difusión de modelos que estructurarán las normas y roles de género que median sobre la percepción de las mujeres, tanto para sí mismas como para el resto de las personas con que interactúan. Este sustrato apunta a la necesaria transformación de esquemas culturales, los cuales se encarnan en pautas de acción y discursos que intervienen en el proceso de producción de la violencia sexual. Con ello, se reconoce el enlace de significados y nociones que apuntalan la persistencia de agresiones sexuales no sólo en el espacio público, sino en el ámbito privado.
- b. **Dimensión circunstancial:** aparecen las condiciones y elementos situacionales bajo los cuales se ejerce la violencia sexual en contra de mujeres y niñas en sus rutinas de traslado por la ciudad. Cuestiones como los arreglos espaciales; dinámicas de desplazamiento o recursos de vigilancia y seguridad, permiten dar cuenta de las lógicas de uso-apropiación del espacio público y el modo en que éstas se ven afectadas por condicionantes asociadas al trazado urbano, la disponibilidad de infraestructura y presencia efectiva de la autoridad. Este componente trata de abordar el problema, desde el conjunto de limitantes objetivas que menoscaban la autonomía y libertad de las mujeres, y que en muchos casos son tomadas como ventaja por parte de sus potenciales agresores.
- c. **Dimensión relacional** toma en cuenta las pautas de interacción, vínculo y trato entre mujeres, niñas y otros actores en el espacio cotidiano de la ciudad. Este nivel está asociado con la despersonalización de la violencia sexual como un problema entre

víctima y agresor, orientando su conceptualización a la participación y responsabilidad de otros agentes que ejercen co-presencia en el espacio público. El carácter pasivo o activo de los varones, las autoridades, operadores del servicio, personal de vigilancia, entre otros, se asume como parte de la solución; cuestión que apunta a la sensibilización de las personas, así como a la reformulación de nexos en la cotidianidad.

En materia disposicional, los indicios rastreados en el estudio diagnóstico dan cuenta de la prevalencia de situaciones como las siguientes:

- a. La persistencia de un bajo grado de conocimiento sobre la magnitud e intensidad de la violencia sexual como un problema público. Dicha cuestión se hace evidente en la dificultad inicial que las propias mujeres entrevistadas, tuvieron para situar al fenómeno como un desafío que se presenta de manera cotidiana e ingente en la ciudad. Pese a que todas las participantes en sesiones colectivas padecieron o testimoniaron alguna agresión sexual, todavía persiste una connotación habitual e inevitable de tales situaciones durante el uso y desplazamiento por el espacio público.
- b. La reproducción de modelos de género, es decir, normas y roles que coartan el pleno ejercicio de libertades de mujeres y niñas en el espacio público y privado. La reconfiguración de identidades de género requiere de cambios paulatinos en la socialización de masculinidades, así como en el modo en que las mujeres se asumen a sí mismas frente a otros agentes. El uso reiterado de frases como “somos el sexo débil” o “no tenemos la misma fuerza que los hombres”, apunta precisamente a tareas de conformación de pautas discursivas y de actuación que erradiquen la brecha entre sexos que se asume todavía como naturalizada.
- c. La violencia sexual como un fenómeno que se asume habitual e inevitable en el uso del espacio público. Continúa existiendo una adaptación forzada a contextos violentos en la medida en que la construcción del problema apunta a profundas

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- percepciones de impunidad junto con el desconocimiento de los derechos y libertades que corresponden a todas las personas.
- d. Personalización del problema de la violencia sexual, la cual se ancla a narrativas en las que las propias mujeres construyen explicaciones del fenómeno en torno a descuidos, provocaciones o culpas propiciadas por ellas mismas. El adecuado dimensionamiento del problema público, debiera orientarse entonces por el reconocimiento de factores de riesgo que van más allá de la toma de precauciones y la auto-limitación del ejercicio de libertades que enarbolan algunas mujeres. Dicha cuestión exige la toma de parte y responsabilidad de todos los agentes involucrados en la cotidianidad del espacio público.
 - e. Bajo conocimiento de programas e instrumentos públicos, el cual se suma a la falta de una cultura de la denuncia. La percepción prevalente de desconfianza en la autoridad, requiere de medidas que destronen la falta de efectividad, así como el halo de impunidad que incentiva la comisión de actos violentos sin castigo alguno. Esto permite remarcar la importancia de favorecer la visibilización de la autoridad, a fin de acabar con la sensación de que las mujeres se encuentran solas y desprovistas de herramientas en caso de afrontar una situación violenta.
 - f. Baja percepción de empoderamiento de las mujeres, lo cual reiteradamente se refleja en la narrativa de impotencia e incapacidad para evitar actos que hacen menoscabo de la integridad y el ejercicio de libertades.

En lo tocante a los factores de orden circunstancial, resaltan temas como:

- a. La mala calidad de infraestructura de seguridad en accesos y espacios transitados por mujeres a lo largo de sus desplazamientos. En la medida en que la configuración de temores pasa por una perspectiva de género, el diseño y adecuación de espacios debe estar orientado a incrementar las percepciones de seguridad y libertad de las mujeres en el uso de la ciudad. Más aún, el fortalecimiento de parajes iluminados, limpios,

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ordenados y vigilados, potencian la generación de condiciones objetivas en aras de reducir los riesgos de ocurrencia de eventos desafortunados.
- b. Baja presencia policial en puntos de acceso o traslado de las mujeres, cuestión que apunta no a la multiplicación de elementos de vigilancia, sino al uso táctico y efectivo de personal en espacios que demandan mayor despliegue. El carácter rutinario de los traslados cotidianos, los tiempos de desplazamiento y la identificación de puntos conflictivos, coadyuvan a conocer donde se deben duplicar esfuerzos. No es un asunto que estribe solo en vigilar; se trata de restituir a las mujeres la noción de que la autoridad es capaz de acompañar y estar en donde más se le requiere.
 - c. Falta de control y baja presencia de personal de vigilancia en espacios y rutas asociadas al transporte público concesionado individual o colectivo. Este factor se relaciona con los desafíos que van desde la regularización de prestadores de servicios, hasta la necesidad de extender redes de prevención que rebasan a los cuerpos policiales. El tamaño de las necesidades cubiertas por ese tipo de transportes, exige la colaboración de servidores públicos, operadores y operadoras de taxis y autobuses, así como del resto de la ciudadanía, para asegurar que la tarea de protección recaiga no sólo en manos de unos cuantos sino de todos los miembros de la comunidad.
 - d. Alto grado de impunidad en la comisión de agresiones sexuales en espacios masificados de transporte, cuestión que se vincula con la capacidad superada de afluencia y el diseño intrincado de distintos pasajes de conexión y traslado. Atender este problema, demanda de instrumentos de capacitación, infraestructura y despliegue táctico que permitan erradicar el que la condición de anonimato sea usada por distintos sujetos para amedrentar a mujeres y niñas.
 - e. Falta de vigilancia y obstrucción de senderos en espacios públicos contiguos a sitios, paraderos y terminales de transporte, lo cual redundaría en la necesaria re-apropiación de locaciones comunitarias. Quizá una de las cuestiones más alarmantes, tenga que

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

ver con el sentido público de la ciudad que ha sido despojado a las mujeres. Resarcir dicho vacío, requiere del reordenamiento de ciertos linderos, así como de la restitución del carácter común de distintos circuitos. Hacer de la ciudad un enclave amigable, seguro y libre de violencia, exige al mismo tiempo convertirla en un paraje habitable donde los espacios no estén a merced de grupos particulares. Ello se traduce en la tarea de rearticular pasajes comerciales, zonas de ambulantes y puestos de venta, que fuerzan a las mujeres a introducirse en caminos altamente riesgosos y que disminuyen su capacidad de movilidad y libre tránsito.

- f. Insuficiencia en el número de unidades y cobertura del servicio de transporte, cuestión que se asocia con la saturación de espacios de traslado, así como con viajes más extenuantes que también contribuyen a los riesgos de agresión sexual en contra de las mujeres. Invariablemente, la importancia de mejorar la calidad de la infraestructura de desplazamiento, permite aminorar las oportunidades que suelen ser aprovechadas para cometer actos sexuales violentos.
- g. Presencia de agentes extraños o bajo el influjo de estupefacientes o alcohol en vía pública. Situación que nuevamente se conecta con la recuperación de los espacios públicos, y la necesaria restitución de seguridad que las mujeres y todas las personas requieren en el uso de la ciudad.
- h. Falta de operativos tácticos en zonas de alta incidencia delictiva. Dicho indicio permite comprender que la violencia sexual suele suscitarse en combinación con otro tipo de violencias. Garantizar que los espacios públicos puedan ser usados sin temor alguno, implica apuntalar el goce de la ciudad bajo libertades plenas y condiciones de seguridad que no sólo se perciben, sino que pueden y deben ser vividas.
- i. Carencia de mecanismos específicos de denuncia y atención en caso de agresiones sexuales. En la medida en que lo que no se visibiliza, difícilmente puede ser erradicado, se requieren de esquemas que permitan hacer uso de vías legales, sin exponerse a procedimientos tortuosos, inefectivos y plagados de impericias. Aunado a la dificultad para afrontar situaciones sexuales violentas, no puede ser tolerado que

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

las respuestas de la autoridad sigan siendo asumidas como estériles, humillantes y poco oportunas. Para ello, atender la problemática demanda de vías ágiles, diversas y dignas de atención, que redunden no solo en el precedente de denunciar un agravio, sino en contribuir a reparar el daño y castigar a quienes lo perpetran.

- j. Falta de cobertura y funcionalidad plena de módulos de atención del “Programa Viajemos Seguras”, lo cual debe traducirse en una mayor presencia y en una capacidad de acompañamiento que no esté sujeta solo a espacios como el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Finalmente, por lo que respecta a los elementos de carácter relacional, destaca:

- a. La atención de mala calidad por parte de operadores de servicios de transporte, lo cual implica redimensionar la responsabilidad de parte de quienes conducen las unidades cotidianas de traslado. Quienes cumplen con dicha labor, no sólo tienen el deber de garantizar condiciones seguras de viaje, sino de ejercer una parte activa en el cuidado y bienestar de quienes fungen como pasajeros.
- b. Falta de actuación de testigos en caso de presenciar agresiones sexuales en contra de mujeres, lo cual apunta a la permisividad implícita y el sentido de tolerancia que prevalece en torno a la violencia. No se trata de exigir que sean los ciudadanos quienes cumplan con la tarea de brindar paz y seguridad que corre a cargo de la autoridad. El asunto radica en comprender que, a la relativa indiferencia se debe anteponer un halo de condena social y rechazo en contra de cualquier acto que menoscabe la integridad y libertad de las personas. Esto pasa por dejar de asumir que la ocurrencia de eventos sexuales violentos, es solo un asunto que recae sobre el binomio víctima-agresor, y que demanda de la participación y co-responsabilidad de todos los agentes del espacio público.
- c. Falta de protocolos efectivos de salvaguarda de la víctima por parte de las autoridades, lo cual apunta a las impericias procesales que suelen cometerse en la atención que se brinda a mujeres violentadas. Entender la magnitud de tal arbitrio,

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

conlleva no sólo a preponderar la pulcritud de procedimientos institucionales, sino a dimensionar el carácter traumático y difícil de atravesar por ese tipo de experiencias. Evitar el contacto entre la persona agredida y el perpetrador, proveer de acompañamiento y comprensión, así como atemperar los sentimientos de culpabilidad, es una responsabilidad no solo asociada al rol de autoridad, sino de eminente talante humanitario.

- d. Percepción prevalente de falta de acompañamiento entre las víctimas, lo cual requiere favorecer la visibilización de experiencias, no como un mecanismo para exhibir y culpabilizar a las mujeres violentadas. Se busca justamente desplazar la idea común de que dichos sucesos solo le ocurren a cierto tipo de personas, de que el proceso debe ser afrontado de manera estrictamente personal, y que el resto de la sociedad no tiene nada que aportar frente a la perpetración de daño.

Se considera que toda tentativa de intervención debe partir del establecimiento de la violencia sexual como (1) un problema público y social; (2) un proceso multifactorial y (3) como un agravante que, si bien afecta preponderantemente a las mujeres, debe ser solucionado bajo el involucramiento de todos los integrantes de la sociedad. Aunque el foco de atención está centrado en las agresiones sexuales que tienen lugar en los espacios de transporte y traslado cotidiano de mujeres y niñas, las acciones propuestas deben impactar ámbitos que trascienden la lógica de movilidad.

Con el objeto de traducir las guías analíticas en recomendaciones para una línea de base, se diseñó una matriz que clasifica problemas específicos acorde con cada dimensión trabajada. Las sugerencias plasmadas en este documento son desde luego escrutables por cualquier interesado en el tema, así como dependientes de los alcances presupuestales y de gestión de las entidades responsables de tomar e implementar decisiones. Finalmente cabe advertir, que la información aquí expuesta es también producto de las propuestas de solución enunciadas por las participantes de las sesiones colectivas del estudio diagnóstico.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

5.1. Área de intervención disposicional

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Persistencia del bajo grado de conocimiento sobre la magnitud e intensidad de la violencia sexual como problema público</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de esquemas de difusión que contribuyan a la plena definición e identificación de agresiones que se circunscriben bajo la noción de violencia sexual - Difusión de mayor cobertura, sobre tasas de incidencia y grado de afectación de la violencia sexual en espacios públicos y privados. - Establecimiento de un marco de términos homólogo sobre las distintas expresiones de la violencia sexual. <p>Que la seguridad y el disfrute del espacio público por parte de las mujeres beneficia a todos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población masculina y femenina que conoce claramente la definición de violencia sexual. -Porcentaje de población masculina y femenina que identifica las distintas expresiones y agresiones de violencia sexual -Catálogo unificado de acciones tipo de violencia sexual en el marco institucional 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres -Servidores públicos, tomadores de decisiones y personal de procuración de justicia

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Reproducción de modelos de género que implican un trato desigual mediante normas y roles de género que coartan el ejercicio de libertades de las mujeres en el espacio público y privado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Esquemas de concientización sobre la igualdad derechos de hombres y mujeres desde la base de la educación básica - Campañas de difusión en medios masivos sobre el trato igualitario de hombres y mujeres - Jornadas de sensibilización en espacios educativos y lúdicos para la redefinición de marcos comprensivos del género - Aumentar la cobertura de propaganda en espacios públicos sobre la equidad de género - Creación de observatorios de contenidos basados en género en medios de comunicación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Instrumentos de aproximación cualitativa y cuantitativa a la construcción de roles, pautas y modelos de género en niños y niñas -Porcentaje de la población masculina y femenina expuesta a contenidos re-definitorios de los marcos de comprensión del género -Auditables y reportes sobre el contenido, horarios y cobertura de la difusión de contenidos con perspectiva de género en medios de comunicación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de niños y niñas -Población general de hombres y mujeres -Medios de comunicación

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Construcción de la violencia sexual como un fenómeno habitual e ineludible en el uso del espacio público</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Campanñas de sensibilización sobre los derechos y libertades de las mujeres en el uso del espacio público -Creación de mecanismos efectivos de intervención ciudadana en caso de sufrir o testimoniar actos de violencia sexual en distintos espacios -Conformación de redes de promotores en contra de la violencia sexual en el espacio público con ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada -Difusión de castigos ejemplares a perpetradores de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce los derechos, garantías y libertades de las mujeres en el uso del espacio público -Número de denuncias y reportes que se presentan no sólo por parte de víctimas, sino por ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada -Alcance y cobertura de las redes de promotores y promotoras de una ciudad segura y libre de violencia -Porcentaje de la población que conoce de castigos ejemplares a perpetradores de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres -Ciudadanos activos y miembros de la sociedad civil organizada
<p>Prevalencia de la personalización del problema de violencia sexual</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de contenidos que permitan erradicar “culpabilidad” de las víctimas de violencia sexual -Campanñas informativas sobre los condicionantes y causas de la violencia sexual que padecen las mujeres -Difusión de contenidos que permitan desterrar la noción común de que la violencia sexual solo les ocurre a cierto tipo de mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que identifica causas despersonalizadas de la violencia sexual -Porcentaje de la población expuesta a contenidos informativos acerca de las fuentes de la violencia sexual 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Persistencia de esquemas de socialización que objetivan el cuerpo de las mujeres y niñas	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de espacios, dinámicas y contenidos específicos en la formación sexual de niños, niñas y jóvenes -Fortalecimiento de mecanismos que permitan denunciar y sancionar la difusión de contenidos que menoscaban la integridad de las mujeres en espacios masivos de comunicación 	<ul style="list-style-type: none"> -Mediciones cualitativas y cuantitativas sobre las percepciones de la población infantil y juvenil acerca de las mujeres -Número de denuncias y acciones en contra de espacios comunicativos que difunden contenidos que atentan contra la integridad de las mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> -Población infantil y juvenil en general -Medios de comunicación
Falta de cultura de la denuncia	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de mecanismos, espacios y redes de difusión de la importancia de denunciar actos de violencia sexual en el ámbito público y privado -Incrementar en una primera etapa la tasa de agresiones sexuales violentas -Homologar el catálogo de delitos calificados como violencia sexual en los distintos órdenes de gobierno 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento en la tasa de denuncias -Estabilización de nivel tope de denuncias de agresiones sexuales -Catálogo de registro nacional de agresiones sexuales 	Población en general
Bajo grado de conocimiento sobre programas públicos de atención a las víctimas de violencia sexual	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento de la presencia y difusión de instrumentos públicos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual -Aumento de la cobertura y presencia de agentes programáticos -Creación de estrategias de difusión en terreno, mediante promotores del programa 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce instrumentos programáticos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual -Número de nodos de atención de programas públicos 	Población de mujeres

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Baja percepción de empoderamiento por parte de las mujeres</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Diseñar esquemas de actuación que puedan ser socializados entre las mujeres en caso de presentarse una agresión -Crear espacios e instrumentos que favorezcan la percepción de seguridad de las mujeres a partir del desarrollo distintas habilidades (i.e., clases de defensa personal, expresión corporal, identificación de situaciones de riesgo). 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de población atendida por mecanismos específicos de fortalecimiento de habilidades -Alcances y cobertura de difusión de esquemas campañas sobre actuación en caso de situaciones de agresión 	<p>Población de mujeres</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

5.2. Área de intervención circunstancial

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Mala calidad de infraestructura de seguridad en accesos y espacios transitados por las mujeres a lo largo de sus desplazamientos	<ul style="list-style-type: none"> -Identificación de polígonos de atención urgente en materia de infraestructura de seguridad -Dotación de infraestructura de seguridad en polígonos identificados con mayores riesgos 	<ul style="list-style-type: none"> -Mapa de polígonos urbanos de alto riesgo delictivo -Mapa de polígonos urbanos de atención prioritaria en mejora de infraestructura -Sitios remozados y espacios públicos recuperados -Programas de dotación de recursos implementados en un marco espacio-temporal determinado 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de zonas o polígonos de alta incidencia delictiva y rezago en infraestructura
Falta de vigilancia en accesos intrincados, poco iluminados o escasamente transitados	<ul style="list-style-type: none"> -Identificación de puntos de riesgo en los distintos polígonos de la Ciudad de México -Articulación de operativos especiales y puestos de vigilancia en puntos de riesgo -Sistema de alerta de zonas de riesgo para conocimiento de las transeúntes y usuarias del transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> -Mapa de puntos de riesgo según afectación delictiva o conflictiva específica -Número de operativos y estrategias de vigilancia focalizada a nivel poligonal -Instrumentos generados del sistema de alerta en zonas de riesgo -Incremento en la tasa de denuncias -Porcentaje de la población que conoce los marcos de acción implementados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general, con prioridad en habitantes de zonas de alto riesgo o polígonos con rezago de infraestructura -Personal policial -Tomadores de decisiones

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Baja presencia policial en puntos de acceso o traslado de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> -Mapeo de rutas, tiempos de traslado y espacios conflictivos -Protocolos de operación especial en rutas, tiempo de traslado y espacios conflictivos por parte de la autoridad 	<ul style="list-style-type: none"> -Atlas de riesgos, rutas y espacios empleados por mujeres usuarias del transporte público y espacios de desplazamiento -Número de operativos y estrategias de vigilancia focalizada en zonas de alta afluencia o de bajo tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Tomadores de decisiones
Baja presencia de personal de vigilancia en espacios y rutas asociadas al transporte público concesionado individual o colectivo	<ul style="list-style-type: none"> -Unidades de vigilancia abocadas a la prestación de auxilio en rutas específicas del concesionado colectivo -Fortalecimiento de los mecanismos de control de unidades y choferes del colectivo individual -Dispositivos de auxilio inmediato en caso de agresión o riesgo de ataque -Creación de redes de promotores y asociados en los servicios de transporte público concesionado individual o colectivo 	<ul style="list-style-type: none"> -Operativos, unidades y personal destinado al cuidado específico de rutas concesionadas -Padrón o registro vehicular de transportes autorizados y regularizados -Unidades de monitoreo y tasas de denuncia o alerta -Número de agrupaciones, redes o nodos de operadores y operadoras del servicio que promueven la corresponsabilidad entre el gremio 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Personal operativo del servicio de transporte concesionado individual y colectivo

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Alto grado de impunidad en la comisión de agresiones sexuales en espacios de transporte masificados</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de protocolos especiales de atención y prevención de riesgos en transportes masivos -Capacitación policial para la detección y prevención de riesgos de agresiones sexuales en espacios altamente confluídos -Botones de pánico adicionales a las palancas de auxilio en los transportes -Instalación de videocámaras en vehículos de transportación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de detenciones de agresores sexuales plenamente identificados en espacios masivos de transporte -Incremento en la tasa de denuncia -Número de oficiales y policías capacitados en protocolos de intervención en espacios masivos -Volumen de infraestructura de auxilio montada en espacios públicos de transporte masivo -Cobertura y alcance de dispositivos de vigilancia tecnológica en espacios masivos de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial
<p>Falta de vigilancia y obstrucción de senderos en espacios públicos contiguos a sitios, paraderos y terminales del transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Reordenamiento territorial y distribución de comercio ambulante en puntos estratégicos de viaje -Creación de redes de promotores de una ciudad segura y libre de violencia entre comerciantes de zonas de conexión -Instalación de puntos de vigilancia en todas y cada una de las zonas de conexión, priorizando Centros de Transferencia Modal (CETRAM) 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de espacios públicos recuperados -Volumen y cobertura de redes de promotores entre ambulantes o comerciantes del espacio de transporte -Número de puntos de vigilancia instalados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial -Comerciantes y ambulantes que operan en zonas de conexión de transporte

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Insuficiencia en el número de unidades y en la cobertura del servicio de transporte	<ul style="list-style-type: none"> -Generación de información sobre rutas alternativas a destinos con mayor atracción de viajantes -Mejora de la calidad de mantenimiento de líneas de transporte para evitar fallas mecánicas que retrasan el servicio -Presencia de personal que agilice el abordaje y descenso de pasajeros en horas pico 	<ul style="list-style-type: none"> -Indicadores de eficiencia de uso del transporte -Distribución de la población en uso de rutas alternativas 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal operativo de servicios de transporte
Presencia de agentes extraños o bajo el influjo de estupefacciones o alcohol en vía pública	<ul style="list-style-type: none"> -Refuerzo de tareas de vigilancia en zonas de alto riesgo o rezago de infraestructura -Estrategias de traslado, albergue o retención de personas sin techo o con problemas de adicciones 	<ul style="list-style-type: none"> -Volumen de espacios recuperados -Mejora de la percepción de seguridad de la gente en espacios públicos y de traslado 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial -Personas sin techo o con problemas de adicciones
Falta de operativos tácticos especiales en zonas de alta incidencia delictiva en la ciudad	<ul style="list-style-type: none"> -Estrategias de atención y prevención especial a mujeres residentes en entornos conflictivos -Generación de esquemas de vigilancia vecinal orientados a la prevención de agresiones sexuales y no a la denuncia 	<ul style="list-style-type: none"> -Difusión dominio y apropiación de tácticas de precaución en espacios conflictivos -Número de agrupaciones coadyuvantes en prevención de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Residentes en zonas de alta conflictividad e incidencia delictiva

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Carencia de un mecanismo específico de denuncia y atención en caso de agresiones sexuales</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Simplificación del proceso de levantamiento de averiguaciones previas -Creación de módulos express de atención a víctimas de violencia sexual -Creación de un sistema de traslado y salvaguarda de la víctima en caso de agresiones sexuales -Protocolo de atención y separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador -Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual -Botones móviles de pánico mediante aplicaciones de telefonía celular 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de denuncias presentadas -Tiempo de procesamiento de averiguaciones previas -Evaluación de la calidad de atención en caso de auxilio a víctimas de violencia sexual -Número de llamadas y personas atendidas a números especiales de atención -Número de usuarias de apps para reportar violencia sexual testimoniada o padecida 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Instancias ministeriales
<p>Falta de cobertura de módulos de atención del programa “Viajemos Seguras” en espacios ajenos a puntos de conexión del STC-Metro</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento de la figura de módulos itinerantes -Creación de nuevos módulos fijos en áreas complementarias a las estaciones del Metro. -Módulo móvil de atención en caso de traslado a zonas lejanas a la red de transporte masivo 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce el programa -Número de mujeres atendidas -Número de denuncias -Número de centros creados y habilitados en pleno funcionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal de INMUJERES-DF

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

5.3. Áreas de intervención relacional

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Atención de mala calidad por parte de operadores de servicios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento y generalización de mecanismos de capacitación y sensibilización a operadores y operadoras de servicio de transporte -Mecanismos de evaluación vinculantes que permitan calificar el desempeño de prestadores del servicio, tanto en transportes de vía exclusiva como concesionados -Establecimiento de protocolos de atención para operadores de transportes de vía exclusiva y concesionados 	<ul style="list-style-type: none"> -Mejora en la percepción de la calidad del servicio -Reducción de incidentes asociados al mal desempeño de conductores u operadores 	<ul style="list-style-type: none"> -Población usuaria del transporte público -Personal operador del transporte
Falta de actuación de testigos en caso de presenciar agresiones sexuales en contra de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> -Campañas de sensibilización para incentivar la intervención de testigos en caso de presenciar una agresión sexual -Favorecer mecanismos de salvaguarda de terceros implicados que reaccionan a favor de proteger a mujeres en riesgo de ser agredidas sexualmente 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento en la tasa de denuncia por parte de testigos -Disminución de la comisión de actos violentos dada la condena social 	Población en general

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Falta de protocolos efectivos de salvaguarda de la víctima por parte de las autoridades</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de un sistema de traslado y salvaguarda de la víctima en caso de agresiones sexuales -Protocolo de atención y separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador -Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual -Botones móviles de pánico mediante apps de telefonía celular -Sensibilización del personal policial en caso de brindar atención a mujeres violentadas 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de denuncias presentadas -Tiempo de procesamiento de averiguaciones previas -Evaluación de la calidad de atención en caso de auxilio a víctimas de violencia sexual -Número de llamadas y personas atendidas a números especiales de atención -Número de usuarias de apps para reportar violencia sexual testimoniada o padecida 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Instancias ministeriales
<p>Falta de denuncia dada la carencia de mecanismos efectivos y puntuales para iniciar averiguaciones previas</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Simplificación del proceso de levantamiento de averiguaciones previas -Creación de módulos express de atención a víctimas de violencia sexual -Formulación de un protocolo de atención especial que favorezca el levantamiento de averiguaciones previas, en lugar del desistimiento o la conciliación 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento de la tasa de denuncias -Reducción de la incidencia de agresiones sexuales -Número de procesados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Baja sensibilidad por parte del personal de seguridad y vigilancia en la atención a víctimas de violencia sexual</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Protocolos de actuación en caso de atender a una mujer víctima de violencia sexual -Capacitación sobre uso del lenguaje y dominio general del tema e implicaciones de la violencia sexual -Capacitación para fortalecer el dominio y pleno conocimiento de las normas y disposiciones jurídicas en torno al tema. -Sensibilización sobre el apoyo psicológico inmediato a víctimas de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Percepción de mejora sobre el desempeño de la autoridad -Evaluación de calidad de la atención policial por parte de la persona auxiliada -Mecanismos internos de control en los cuerpos policiales -Exámenes y pruebas sobre el modo de reaccionar por parte de autoridades de vigilancia en escenarios de agresión sexual 	<p>-Personal policial</p>
<p>Percepción prevalente de falta de acompañamiento entre las víctimas</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de círculos de apoyo entre víctimas de violencia sexual -Generación de espacios para la compartición de experiencias y visibilización del problema 	<ul style="list-style-type: none"> -Cobertura y alcance de eventos en los cuales se difunde la forma de afrontar situaciones de violencia -Número de redes y programas de apoyo de mujeres a víctimas de violencia sexual 	<p>-Población de mujeres</p>

VI. Recomendaciones del estudio

6.1. Introducción

El estudio diagnóstico y el diseño del marco lógico constituyen las bases para la construcción de alternativas de atención al problema crónico de la violencia sexual contra la mujer en el transporte público. El desarrollo de esta investigación presenta, mediante el estudio diagnóstico, la línea de base y el sistema de monitores, presenta una serie de resultados y recomendaciones específicas, en términos de la definición del problema público de la violencia sexual contra la mujer, del diseño de políticas públicas para remediarlo. Esta propuesta parte del diagnóstico elaborado con encuestas y con grupos focales, así como de la elaboración de un sistema de seguimiento y monitoreo. Este documento retoma varias de las recomendaciones de cada sección y propone algunas líneas de acción futuras del programa.

Es importante hacer hincapié en que toda tentativa de intervención debe partir del establecimiento de la violencia sexual como (1) un problema público y social; (2) un proceso multifactorial y (3) como un agravante que afecta preponderantemente a las mujeres, pero debe ser solucionado bajo el involucramiento de todos los integrantes de la sociedad. El foco de atención está centrado en las agresiones sexuales que tienen lugar en los espacios de transporte y traslado cotidiano de mujeres y niñas, pero las acciones propuestas deben intervenir e impactar ámbitos que trascienden la lógica de movilidad.

Esta sección sintetiza diversos aspectos de los hallazgos y las recomendaciones que refieren no sólo a acciones específicas para reducir la violencia sexual, sino a otras que proponen afectar el contexto, el entorno físico espacial público y de la infraestructura física del transporte, sino también el contexto normativo y cultural que enmarca las conductas sociales de operarios, de mujeres y de hombres. Propone trabajar de forma tal de transformar las conductas de todos los actores (ver marco lógico) de manera transversal e

integral Es necesario que el programa integre de manera expresa, clara y afirmativa a personas con diversos tipos de discapacidad y a las mujeres indígenas migrantes.

La construcción de los espacios públicos y del transporte en la ciudad se encuentra cimentada en una compleja estructura de exclusión de las mujeres en prácticamente todos los espacios, lo cual se refleja en la construcción y planeación del transporte masivo basados en modelos productivos, masivos y de hora punta, que fortalecen los modelos de género que separan a las mujeres del espacio público. Lo anterior invisibiliza las necesidades en torno a la libre movilidad de las mujeres, puesto que, como lo mostramos en el presente estudio, ésta guarda características particulares que deben ser atendidas.

Si bien se han mencionado los avances en materia legislativa y el desarrollo de políticas encaminadas a la erradicación de la violencia contra las mujeres en la Ciudad de México (como la separación de mujeres y hombres en el metro), consideramos que es importante integrar el trabajo en torno al diseño de políticas públicas y planificación estratégica basado en un análisis multifactorial que incluya la perspectiva de las masculinidades, entendidas éstas como un elemento central para la construcción de espacios que rompan con los estereotipos de género.

La movilidad de las mujeres está condicionada por tres aspectos: 1) las estrategias de movilidad de las propias mujeres, 2) infraestructura de transporte y 3) tipo de viaje. En virtud de esto, en el diseño de todo programa de mejora de las condiciones de movilidad de la mujer y en la planeación física y operativa del sistema, es pertinente tomar en cuenta la longitud de los viajes y propósitos de las mujeres. Esto es, integrar las necesidades de 49% de las viajeras en el sistema. Para ello se proponen inversiones específicas del Estado en obras de infraestructura para el transporte que beneficien a esta población (tales como los espacios reservados en algunos transportes, las áreas de descanso o los lactarios).

Además, el estudio de los índices de especialización (esto es, el análisis espacial de la distribución de los delitos del diagnóstico), mostró que para cada tipo de delito contra la mujer, hay una distribución espacial diferente y que estos hechos están asociados con un

patrón de ubicación de las estaciones o nodos de trayecto (a las rutas de transporte). Además, las entrevistas a grupos del personal que opera el transporte, a personal de seguridad y a las propias usuarias muestran ciertos patrones de ocurrencia del acoso sexual en espacios específicos del transporte masivo, sobre todo Metro y Metrobús, pero también en el transporte concesionado.

En este sentido el programa debe tomar en cuenta esta información para planear acciones específicas, incrementar la seguridad en todas las modalidades de transporte, hacer operativos preventivos y campañas de difusión del programa.

6.2. Definir con precisión la población atendida y el conjunto de actores participantes como posibles socios y beneficiarios del programa

En el análisis del programa en operación en 2015 -llamado Viajemos Seguras- contiene un conjunto de objetivos estratégicos que será necesario afinar con precisión para el nuevo proyecto y en este sentido una de las mejoras al mismo será la definición de las poblaciones objetivo, las poblaciones atendidas de acuerdo con los programas anuales, otras poblaciones beneficiarias (como operadores, hombres, niñas) y delimitar el conjunto de socios estratégicos del nuevo programa. Esto requiere incluir no sólo a las mujeres potenciales víctimas de la violencia, sino al personal operativo, a otros usuarios (observadores relativamente pasivos de los actos de violencia) así como atender a grupos de hombres potenciales agresores sexuales dentro del transporte. Esta perspectiva multiactor está plasmada en la elaboración del Marco Lógico del Sistema de Indicadores.

6.3. Armonización de la legislación y los programas de gobierno

Los resultados del estudio diagnóstico nos llevan a recomendar un avance en la legislación que proteja mejor a las mujeres contra la violencia sexual, así como a precisar y unificar las definiciones y dimensiones de la violencia, el abuso y el acoso sexual contra la mujer. El estudio diagnóstico de la legislación nos muestra cómo La Ciudad de México ha avanzado en la concreción de un marco legislativo y de varios ordenamientos y programas que tienen contenido de género y promueven la eliminación de la violencia contra la mujer, incluida la violencia, el abuso y el acoso sexual contra ella en los espacios privados, públicos y en el transporte. Esta legislación es acorde y aún mejora ciertos criterios internacionales. No obstante, la implementación de los programas está sujeta a muchos limitantes que hacen difícil lograr las previsiones de ley y la vigencia de los derechos.

Los programas que proponen eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres, así como la reducción de la violencia sexual contra ellas podrán beneficiarse de las siguientes recomendaciones.

6.3.1. Armonización legislativa en el Distrito Federal:

El estudio muestra que los ordenamientos locales en materia de acceso a las mujeres a una vida libre de violencia recogen los principios rectores de los principales instrumentos internacionales y nacionales, lo cual expresa avances importantes en materia de armonización legislativa. Sin embargo, todavía falta avanzar en la conceptualización de las conductas de violencia sexual específicas contra las mujeres para lograr que las políticas y programas públicos puedan revertir este fenómeno.

Es importante subrayar, como lo han señalado las especialistas, que uno de los desafíos se encuentra en el terreno de la aplicación correcta de la ley y la voluntad política para que el aparato de impartición de justicia actúe bajo los preceptos éticos del respeto a los derechos humanos, pero también es necesario avanzar en un mejor marco normativo e

institucional, que permita mejorar la atención a víctimas, mejorar la calidad del servicio de los policías y del aparato de procuración de justicia (esto es Ministerio Público, funcionarios de la procuraduría) así como de un reglamento-programa que mejore la información y los registros públicos de medidas de violencia contra la mujer, en particular la violencia sexual.

Crear una definición más completa y única de la violencia sexual contra la mujer, incluido el acoso y el abuso sexuales. Esta debe ser el sustento de un marco legislativo propio (puede además sugerir reformas a la legislación nacional), así como a los programas operativos estratégicos de la Ciudad de México, comenzando por los presupuestos así como con los programas de apoyo a las mujeres. Establecer un código único resolverá numerosas controversias sobre el tratamiento de los casos de violencia contra la mujer en todas las entidades del gobierno local.

Por otra parte, recomendamos mejorar la forma de tipificar el delito (y sugerir una modificación sustantiva para que su persecución sea de oficio). Igualmente, buscar instrumentos jurídicos, procesales y administrativos para ayudar a la víctima, dado que la realidad actual nos muestra la asimetría de poder en el ejercicio de los derechos de las mujeres. De no mejorar la atención y la forma de procesar los presuntos delitos, es difícil que esta norma sea efectiva en la mayoría de los casos.

Particularmente, es necesario avanzar en la tipificación del acoso sexual. En una serie de entrevistas con personas que han participado en la elaboración de programas y de leyes, nos hicieron notar que la razón para excluir en el Código Penal y en el Código de Procedimientos Penales del Distrito Federal el delito de “hostigamiento sexual”, se debía a la complejidad para acreditarlo en la práctica en forma ágil y expedita, con lo cual se dificultaba la posibilidad de impartir justicia.

Sería pertinente solicitar una consulta con las autoridades de derechos humanos de la Ciudad, de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, para mejorar el protocolo de atención, y buscar una alianza que permita avanzar en la defensa de la mujer.

Además, es necesario fortalecer la asesoría legal a las agredidas, a las y los operarios del transporte y a las autoridades policiales. Muchos de ellos perciben cierta indefensión legal y no cuentan con el conocimiento, ni con las herramientas para enfrentar situaciones de violencia en sus espacios de trabajo. Todo esto contribuirá a combatir la impunidad.

Es recomendable también que se le diera un peso efectivo la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal, haciendo las modificaciones pertinentes sobre la inclusión de los delitos de violencia sexual contra las mujeres.

6.4. Presupuesto y recursos humanos

Es indispensable que exista un presupuesto propio, adecuado y suficiente del programa, bajo la coordinación del Instituto de las Mujeres, que permita alcanzar los propósitos de la erradicación de la violencia contra las mujeres. Éste podrá tener socios de otras agencias del gobierno así como de la sociedad civil, y establecerá metas anuales y multianuales. Deberá contar también con personal especializado y dedicado a la ejecución del programa y contará con una coordinación institucional sólida.

6.5. Información sobre violencia sexual, procesamiento y atención

Es necesario forjar una definición de violencia sexual única, comprensiva, aplicable a todos los programas de la ciudad así como a las normas y al sistema de procuración de justicia. Esta incluirá todas las formas de violencia, abuso, acoso, intimidación, etc., que están contempladas en distintas leyes y programas de la Ciudad. Hoy día existen algunas conductas de violencia sexual que no están puntualmente abordadas o definidas. Algunas de las afectaciones excluidas se refieren a la privación de la libertad de tránsito; la invasión

de la privacidad mediante la revisión de pertenencias, persecuciones, o el acoso digital mediante plataformas tecnológicas.

A partir de esto, generar un catálogo “único” de agresiones sexuales para los programas operativos, que serán propuestas para las encuestas. Los distintos instrumentos tienen a su vez diversidad de propósitos.

Hacemos hincapié en este punto ya que actualmente no existen elementos suficientemente robustos acerca de las circunstancias en las cuales se producen las agresiones en contra de las mujeres. Algunos detalles que serían de utilidad, se refieren a características tales como los horarios de ocurrencia de eventos de violencia comunitaria, al volumen de agresores, la probable presencia de testigos y sus reacciones, así como otros datos que abonen a la identificación de enclaves de mayor especificidad. Algunas menciones o categorías de lugar de agravio resultan demasiado amplias (la calle, el transporte público), impidiendo desagregar en qué tipo de avenidas, zonas, colonias, rutas o plataformas de movilidad se suscitan los ataques. Es importante también que se incluya en los informes datos sobre el hostigamiento sexual y sobre las medidas adoptadas para proteger a la mujer de este hostigamiento y de otras formas de violencia o coacción.

Recomendamos construir un sistema de información (único, bajo la autoridad del Instituto de las Mujeres local) sobre el problema de la violencia sexual, sobre el registro del programa y sobre el sistema de monitoreo. El sistema deberá contar con un gabinete de expertos en estadística para manejar las quejas, el registro y monitoreo de actos de violencia sexual en el sistema.

Es urgente mejorar el registro de los delitos y todos lo relativo a los actos de violencia sexual por parte de la Procuraduría de Justicia de la ciudad. A partir de aquí debe existir una regla para que todas las oficinas públicas de la Ciudad de México, estén

obligadas a generar y reportar información de conductas violentas por género y edad, lugar de ocurrencia y personas implicadas.

En este mismo sentido, y haciendo un balance general sobre las fuentes gubernamentales que ofrecen información sobre delitos, violencia sexual y contra la mujer (la ENVIPE y la ENDIREH), se encontró que las agresiones en contra de las mujeres en la Ciudad de México tienen una alta incidencia en el espacio público, sobre todo en los sitios destinados al tránsito y la movilidad: una de cada dos mujeres fue agredida con alguna de las múltiples formas de la violencia sexual. La magnitud de este dato obliga a voltear la mirada al entorno espacial y social y no a las características particulares de las mujeres agredidas. Existe información relativamente robusta sobre las percepciones de riesgo en algunos circuitos de transportación y se corrobora que la mayoría de mujeres afectadas por situaciones violentas prescinden de la posibilidad de denunciar el hecho ante la autoridad. Esto debe generar un sistema de monitoreo de rutas y programas de trabajo dentro del gabinete de información, para reducir de manera sistemática la ocurrencia de delitos.

Además, proponemos realizar un estudio sistemático de las conductas masculinas de acercamiento y agresión hacia las mujeres. En particular hemos detectado varios patrones de conducta de los acosadores sistemáticos, que con un diagnóstico completo podrá combatirse de manera inteligente. Esta necesidad es urgente para mejorar la el componente de prevención del programa, incrementar la cobertura hacia los potenciales agresores y otros grupos en condición de riesgo. El estudio podrá llegar a tipificar con precisión los patrones de conductas violentas y la población en riesgo, así como a medir con detalle los patrones de estas conductas.

6.6.El proceso de procuración de justicia

Es importante hacer una revisión del procedimiento seguido hasta ahora para realizar denuncias. Los procesos siguen siendo muy lentos, complejos, con numerosos pasos que dificultan el apoyo a las víctimas. Los procesos conciliatorios del nuevo Sistema Penal

Acusatorio han sido señalados de manera general como adversos a la solución de la violencia sexual, porque ente otras cosas obligan a la confrontación con el agresor ya llegar a un acuerdo antes de comenzar un sinuoso proceso de denuncias.

Por lo tanto, es importante evitar la conciliación de las partes durante las primeras etapas del proceso. Hay que evitar el acoso a las denunciadas por parte de los presuntos responsables de violencia o de sus abogados, o familiares u otros “colaboradores”. Lo ideal sería que el delito de acoso sexual se persiguiera de oficio.

Por otra parte, en el estudio de marco lógico sugerimos crear figuras de ministerio público móvil para estos casos, así como otros procedimientos de apoyo inmediato a la denuncia.

La policía requiere mejor entrenamiento para proceder en este caso, particularmente el personal masculino que en muchas ocasiones reproduce roles de género que perjudican a las víctimas.

Introducir botón de emergencias en todo el sistema de transporte colectivo y concesionado (botón de pánico). Tendrán acceso al botón usuarias, choferes, operadores, supervisores, etc., y estará conectado a la policía, a *locatel* y los servicios de emergencia. Esto podría llevar a introducir un nuevo sistema de patrullaje que incluya en los transportes concesionados.

Facultar a los choferes para solicitar apoyo policial y poner orden en sus autobuses. Esto puede realizarse mediante memorandos y decretos administrativos.

Es necesario mejorar los instrumentos de reparación del daño, atendiendo a las víctimas y a sus familiares con apoyos sociales, psicológicos y en algunos casos materiales, así como con un seguimiento posterior a la denuncia, para garantizar la reparación completa. Habrá que diseñar un tratamiento similar a los agresores, para garantizar la reincidencia.

6.7. Capacitación a todos los niveles

La capacitación a todos los usuarios, trabajadores del transporte y los potenciales beneficiarios requiere un programa abarcador, comprensivo, requiere llegar a distintos grupos de mujeres de diferentes grupos sociales, edades, orígenes, y usuarias de transportes variados. Será parte de la educación para la erradicar la violencia de género.

Los programas deberán atacar la estructura de los lenguajes del miedo como un elemento de construcción social de las limitaciones en torno a las libertades de las mujeres en ambos espacios. La reconfiguración de identidades de género requiere de cambios paulatinos en la socialización de masculinidades, así como en el modo en que las mujeres se asumen a sí mismas frente a otros agentes. Una estrategia de intervención requiere necesariamente trastocar la dimensión disposicional asociada a la constitución de Masculinidades. La objetivación de la violencia sexual como una situación ajena y que solo les ocurre a “otras personas” debe ser desplazada por una mayor conciencia sobre el daño que se produce a las víctimas. El sentido de corresponsabilidad debe ser promovido y reforzado para romper con la dicotomía agresor-víctima.

Diseñar un programa completo para promover la masculinidad no violenta y un manual para conducirse con propiedad hacia la mujer en el transporte y el espacio público. Esto permitiría dejar de entender la violencia contra las mujeres como un problema exclusivo de género y transitar hacia un entendimiento del mismo como algo que atañe a todos.

Debe dirigirse no sólo a las usuarias cotidianas, sino a un enorme conjunto de observadores “pasivos”, mujeres y hombres, trabajadores y otros socios potenciales (como asociaciones civiles y de derechos humanos).

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Los ejes del programa serán la prevención, atención, reparación y erradicación de la violencia, con una filosofía de desnaturalización de la violencia sexual y la promoción de roles de género igualitarios y de masculinidad no violenta

Deberá tener componentes específicos para los operarios y despachadores; capacitar jefes de estación para recibir quejas y tramitar—conducir a las personas agraviadas al sistema

Habrá que reforzar la capacitación de las y los Policías, sobre todo de los hombres, para que desnaturalicen sus concepciones de violencia contra la mujer y operen realmente en favor de la víctima.

Todo el personal de las estaciones de la red de transporte deberá capacitarse para atender y encaminar a las víctimas para que denuncien (en estaciones de metro, metro bus, RTP y autobuses concesionados). Cualquier llamada de emergencia o de ayuda por parte del personal deberá ser atendida con prontitud por las agencias de seguridad pública.

Deberá realizarse un programa de entrenamiento y creación de un protocolo de acción para el Ministerio Público.

6.7.1. Crear un conjunto de protocolos de conducta en caso de ocurrir un acto de violencia sexual.

El primero deberá dirigirse a las mujeres agredidas, o potenciales víctimas, indicando con claridad qué hacer, cómo hacerlo, a quién acudir y sobre todo que NO hacer; cómo conducirse antes, durante y después de un acoso; cómo enfrentar al agresor, solicitar ayuda o apoyo. Otro específico para personas con discapacidades. Divulgar estos en lenguas indígenas, así como el programa Viajemos Seguras.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Crear un sistema de “descarga de tensión” para los operarios del transporte, para las y los trabajadores del sistema de transporte y para las policías. Adicionalmente, tener una línea de asesoría legal, psicológica y personal durante los turnos de trabajo, ya que están sujetos a tensiones y agresiones continuas.

Consideramos también que se debe realizar trabajo sobre la reeducación libre de estereotipos y la información de alerta sobre el estado de riesgo que enfrentan las mujeres en una sociedad desigual y discriminatoria hacia las mujeres.

6.8. Comunicación y Propaganda

Deben diseñarse programas que eliminen el “uso denigrante de la imagen femenina” y que también actúen sobre la percepción del problema, lo visibilicen. Lo más importante en materia de derecho, de acuerdo con la opinión de las informantes y expertas entrevistadas, es contar con la voluntad, la sensibilización y capacitación de los servidores públicos encargados de impartir justicia para evitar interpretaciones de la ley desde prejuicios sociales que afectan los derechos de las mujeres.

También es necesario trabajar con todos los usuarios del transporte, los testigos pasivos o activos. Las soluciones propuestas pasan necesariamente por lograr una auténtica integración de los indígenas, de los discapacitados en los programas de transporte, que elimine el trato desigual, la discriminación y las distinciones sociales, que se suman como actos de violencia a las agresiones sexuales. En suma, es necesario que el programa contenga una perspectiva inclusiva que contemple las necesidades de los diferentes grupos vulnerables.

VII. Conclusiones

Esta investigación arroja un panorama bastante preocupante en torno a la violencia sexual contra las mujeres en el transporte y el espacio público, ya que dicha violencia se ha naturalizado mediante mecanismos de ejercicio del poder de forma asimétrica lo que expresa su carácter estructural y multifactorial. Cuando hablamos de su naturalización estructural nos referimos a los modelos de género que disponen una construcción de la vida cotidiana de las mujeres que tiene que ver con elementos económicos, sociales, culturales y legales que se sustentan en dichos modelos. En éstos podemos observar la percepción de la mujer como un ser dicotómico, en el cual por un lado se convierte en un sujeto de derecho y por otro en un objeto de no derecho o de limitación del acceso a los derechos por una diferencia biológica del sexo al que pertenece.

Esta diferenciación cubre todos los elementos de esta investigación, que es uno de los motivos por los cuales en el árbol de problemas se coloca como parte sustantiva dichos modelos de género que solapan en los diferentes ámbitos las estructuras patriarcales que naturalizan las expresiones machistas en lo público y en lo privado y los roles de género, los cuales son reproducidos en el transporte y los espacios públicos y que vulneran de manera paulatina los derechos de las mujeres.

Es decir, de manera específica, el desplazamiento y aprovechamiento de las ciudades está condicionado por la apropiación desigual del espacio entre hombres y mujeres, pues la experimentación de sensaciones de temor, riesgos, amenazas o formas de violencia directa, son disparidades basadas en el género que se viven y se actualizan en la cotidianidad de los circuitos de interacción, los recorridos y el trazado de rutas entre orígenes y destinos. Entendemos que su complejidad está inscrita en una estructura de dominación patriarcal que afecta la integridad, seguridad y dignidad de todas y todos, así como el pleno ejercicio de sus derechos. La construcción de los espacios públicos se encuentra cimentada en una compleja estructura de exclusión de las mujeres en los espacios

comunes, y a su vez esta se va complejizando en los espectros que implican una mayor vulnerabilidad, como la pobreza, el ser indígenas y los diferentes tipos de discapacidades, lo cual se ve reflejado en la construcción y planeación hegemónica de los modos masivos de transporte, basados en aspectos de roles de género productivos y de hora punta que invisibilizan las necesidades en torno a la libre movilidad de las mujeres y de las necesidades diferenciadas que se presentan.

La movilidad de las mujeres está condicionada por tres aspectos: 1) las estrategias de movilidad de las propias mujeres, 2) infraestructura de transporte y 3) tipo de viaje. Como se ha mostrado en esta investigación, las prácticas de desplazamiento de las mujeres en la Ciudad de México muestran claras diferencias en cuanto a la longitud de los viajes y propósitos. Particularmente, las mujeres que utilizan el transporte público y viven en la periferia, registran altos porcentajes de viajes con origen y destino dentro de las mismas zonas donde se localiza su hogar. En este sentido, habría que preguntarse en qué medida la inversión del Estado en obras de infraestructura para el transporte se está gestionando para beneficiar a esta población, que además cuenta con menores ingresos relativos y mayores necesidades de transporte local.

En esa lógica, la Ciudad de México requiere de políticas públicas integrales que permitan comprender, prevenir y acabar con las formas habituales de violencia sexual que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas a lo largo de sus experiencias de uso y traslado, tanto en el transporte público como en sus espacios aledaños. Ya que lograr la erradicación de la violencia contra las mujeres y las niñas también es construir una ciudad más libre, respetuosa de los derechos fundamentales, y más segura para todas y todos.

Como punto de partida del trabajo de investigación que dio lugar al presente documento, se asumió a la movilidad como un eje troncal que implica no sólo la posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio por parte de las personas, sino a la construcción cotidiana de desplazamientos para cubrir necesidades individuales, sociales y económicas, se suma la noción del derecho sentido a la ciudad. Con ello se busca, además

de relevar la importancia de factores como la calidad, la seguridad o la eficiencia en la infraestructura urbana, remarcar la importancia de generar conciencia, experiencias y oportunidades para afianzar la autonomía y el poder decisional de las mujeres y las niñas sobre el modo en que viven, usan y se apropian de los espacios en que desenvuelven su sociabilidad día con día.

Se observó este fenómeno de manera multidimensional, analizándolo a través del estudio diagnóstico y de un trabajo de observación cualitativa, estableciendo tres dimensiones analíticas que posibiliten relacionar factores, causas y acciones que contribuyan a explicar la incidencia y reproducción de las agresiones sexuales, estas son: la dimensión disposicional, la dimensión circunstancial y la dimensión relacional.

A partir estos tres componentes se propone conformar estrategias de intervención en contra de la violencia sexual que se ejerce sobre las mujeres y niñas en el Distrito Federal. En ese sentido, y reconociendo que dicha problemática no es privativa del espacio público, es importante contribuir al desarrollo de políticas que permitan atender tanto el derecho a la movilidad libre y segura así como el derecho a la ciudad de todas y todos, lo cual permitirá ir transformando los modelos de género que atraviesan todos y cada uno los espacios de la vida.

Asimismo, las tareas realizadas en el marco de esta investigación buscan alimentar los propósitos del Gobierno de la Ciudad de México que, a través del Instituto de las Mujeres, promueve la conformación de un instrumento programático que fortalezca la presencia de actores en el espacio público. Con el antecedente de “Viajemos Seguras”, la capital del país ha sentado un precedente regional que hoy en día tiene como objetivo apuntalar y consolidar la coordinación entre distintos entes institucionales, a fin de garantizar que las mujeres puedan gozar de condiciones plenas de uso, desplazamiento, apropiación y vivencia del entorno urbano.

VIII. Bibliografía empleada para el estudio diagnóstico

- Alvarado, A. (2014). Sociología, género y violencia juvenil, s.p.i. (mimeo).
- Basile, K., S. Smith, M. Breiding, M. Black, & R. Mahendra. (2014). Sexual Violence Surveillance: uniform definitions and recommended data elements. Georgia: Centers for Disease Control and Prevention.
- Bejarano Celaya, Z. (2007). “Entre lo público, privado y doméstico” en Revista Géneros, año 13, N°36, febrero, pp. 60-68.
- Bonnefoy, Juan Cristóbal (2003). “Los indicadores de evaluación del desempeño: una herramienta para la gestión por resultados en América latina”, en Boletín del Instituto, no. 13 (noviembre de 20023) Santiago de Chile, ILPES. 44 p.
- Castro Morales, P.; G. Salas y C. Rodríguez (2012). Los homicidios de mujeres ocurridos en el hogar: un panorama municipal. Estudios de Violencia en México, CEI-COLMEX, México. Disponible en:
<http://cei.colmex.mx/Estudios%20Violencia%20M%C3%A9xico%20Materiales%20recibidos/> (última consulta1 de agosto de 2015).
- Código Penal para el Distrito Federal. Disponible en:
http://www.fimevic.df.gob.mx/documentos/transparencia/codigo_local/CPDF.df
- Consejo Nacional de Población (CONAPO). *Proyecciones de la población 2010-2050*. Secretaría de Gobernación. Disponible en:
<http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones> (última visita 30 de junio de 2015).
- De Barbieri, T. (1991). “Los ámbitos de acción de las mujeres, en *Revista Mexicana de Sociología*”, año 53, N° 1, enero-marzo, México, pp. 203-224.
- Dymén, C. & V. Ceccato (2012). “An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety”. En Ceccato, V (ed.). *The urban fabric of crime and fear*. Dordrecht: Springer, pp. 311-39.
- ECOBICI (2015). Estadísticas de ECOBICI. México, disponible en:
<https://www.ecobici.df.gob.mx/es/estadisticas> (última visita 28 de enero 2016).

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ENDIREH (2011), Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, México, INEGI, disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/especiales/endreh/endreh2011/default.aspx> (última visita 30 de junio de 2015).
- England, M. & S. Simon. (2010). “Scary cities: urban geographies of fear, difference and belonging” en *Social & Cultural Geography*, vol. 11, no. 3, pp. 201-207.
- Falú, A. (2004). *Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: la agenda de las mujeres para Rosario, Argentina. Material Monográfico: Ciudad, Inclusión Social y Educación.*
- Falú, A. (ed.) (2009). *Mujeres en la ciudad de violencias y derechos. Red mujer y hábitat de América Latina, Ediciones sur, Chile.*
- Falú, A. y L. Rainero. (1996). “Hábitat urbano y políticas públicas. Una perspectiva de género” en *Alternativa: ¿se gobiernan las ciudades? Revista Semestral del Centro de Investigaciones CIUDAD, No. 12. II Época*, pp. 55-62. Quito.
- Freudenthal, S. & J. Narrowe. (1993). *Baseline Study Handbook. Focus on the field.* Estocolmo: Swedish International Development Authority.
- García Prince, Evangelina (2008). *Políticas de igualdad, equidad y gender mainstreaming, ¿de qué estamos hablando?: marco conceptual.* San Salvador, PNUD. 61 p.
- Garrido, E. (2013). “Sigue violencia sexual en el transporte público” en *Revolución Tres Punto Cero. Reportaje e infográfico*, disponible en: <http://revoluciontrespuntocero.com/violencia-sexual-transporte-publico/>
- Gaytán, P. (2009). *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
- GDF. (2014). *Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 15 de octubre del 2014. México: Gobierno del Distrito Federal.
- GDF. Instituto de las Mujeres en el D.F. (2015). “Programa Especial Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”. Documento de trabajo.
- Gomes, C. (2006). “Acercamientos a la relación entre informalidad ocupacional y pobreza moderada en México” en *El Reto de la informalidad y la pobreza moderada. Memorias IBERGOP, FLACSO-México*, México.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- INEGI (2011). Encuesta Nacional de Victimización y Seguridad Pública (ENVIPE). Marco conceptual. Disponible en:
http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco_conceptual_envipe.pdf (última consulta 14 de julio de 2015).
- INEGI (2014). Glosario de la ENVIPE 2014. Disponible en:
<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&s=est&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).
- INEGI (2014). Principales resultados para el Distrito Federal. Disponible en:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/regulares/envipe/envipe2014/default.aspx> (última consulta 14 de julio de 2015).
- INEGI. (2012). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2011. Síntesis Metodológica. México: INEGI.
- INEGI. (2014). Panorama de violencia contra las mujeres en el Distrito Federal. ENDIREH 2011. México: INEGI.
- INEGI. Glosario de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), 2015.
http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística Geografía (INEGI) (2014). Panorama de violencia contra las mujeres en el Distrito Federal, ENDIREH 2011, México, INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Censo Nacional de Población y Vivienda 2010*. Disponible en:
http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=pob&c=1 (última consulta 30 de junio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)*, primer trimestre de 2015. Disponible en:
http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Nacional de Gastos en los Hogares (ENGASTO)*, 2013. Disponible en:
http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=5 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Glosario del Censo de Población y Vivienda 2010*. Disponible

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&sest&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido*. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/vitales/mortalidad/talbulados/PC.asp?t=14&c=11817> (última consulta 1 de julio de 2015).

Jiménez Ornelas, R. (2001), “Percepciones sobre la inseguridad y la violencia en México. Análisis de encuestas y alternativas de política” en Arturo Alvarado y Sigrid Artz (eds.), *El desafío democrático de México: seguridad y estado de derecho*, pp. 145-172, México, El Colegio de México.

Junger, M. (1987). “Women’s experiences of sexual harassment: some implications for their fear of crime”, en *British Journal of Criminology*, 22:4, pp. 358-83.

Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-7e0d94b7963be999b1f2df97ba927fc3.pdf>

Little, J., L. Peake, & P. Richardson (eds.) (1988). *Women in cities: gender and the urban environment*. London: Macmillan.

México. SHCP-SFP-CONEVAL (2011). *Guía para la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados*. México, SHCP. 77 p.

Naciones Unidas (2011). *Directrices para la producción de estadísticas sobre la violencia contra la mujer: Encuestas estadísticas*. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. División de Estadística. Nueva York.

Nava, E & J. Ramírez. (2015). “Movilidad femenina en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México” en Proyecto estudio diagnóstico preliminar del programa “Ciudades seguras libres de violencia contra las mujeres y niñas”. Documento de trabajo. México: El Colegio de México.

Nava, E. y J. Ramírez. (2014). “Movilidad sustentable: consideraciones sobre el tiempo de desplazamiento de viaje en el AMCM” en Graizbord, B. (ed.). *Metrópolis: estructura urbana, medio ambiente y política pública*. México: El Colegio de México, CEDUA, pp. 251-286.

ONU Mujeres, Programa Global Ciudades Seguras Libres de Violencia hacia las Mujeres y Niñas (2011). “Instructivo sobre estudios de línea de base”. Nueva York, ONU Mujeres (versión en español). 14 p.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ONU-Mujeres, Inmujeres y LXI Legislatura, Cámara de diputados (2011). *Feminicidio en México. Aproximaciones, tendencias y cambios, 1985-2009*. México.
- ONU. (1994). Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer. Resolución aprobada por la Asamblea General [sobre la base de la Tercera Comisión (A/48/629)]. Resolución número 48/104.
- Ortegón, Edgar; Juan Francisco Pacheco y Adriana Prieto (2005). Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Santiago de Chile, ILPES, julio de 2005 (Manuales, 42). 124 p.
- Pain, R. (1991). "Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analysis of women's fear of crime" en *Progress in human geography*, vol. 15, pp. 415-31.
- Painter, K. (1992). "Different worlds: the spatial, temporal and social dimensions of female victimisation". En Evans, D.J., N. Fyfe & D.T. Herbert (eds.) *Crime, policing and place*. London: Routledge, pp. 164-95.
- Purkayastha, B., M. Subramaniam, M. Desai & S. Bose. (2003). "The study of gender in India: a partial review" en *Gender and society*, vol. 17, no. 4, pp. 503-24.
- Red Mujer y Hábitat de América Latina (2011). *Construyendo ciudades seguras. Experiencias de redes de mujeres en América Latina*. Santiago de Chile, Sur Ediciones-ONU Mujeres-AECID. 217 p.
- Stanko, E. (1987). "Typical violence, normal precaution: men, women and interpersonal violence in England, Wales, Scotland and the USA". En Hanmer, J. & M. Maynard (eds.) *Women, violence and social control*. London: Macmillan, pp. 122-34.
- Stanko, E. (1988). "Hidden violence against women". En MacGuire, M. & J. Pointings (eds.) *Victims of crime: a new deal?* Milton Keynes: Open University Press, pp. 40-6.
- Stanko, E. (1990). *Everyday violence: Women's and men's experience of personal danger*. Londres: Pandora.
- Soto, P. (2014). *Sobre Género y espacio: Una aproximación teórica*. México: Universidad de Colima, pp. 91.
- Vargas, V. (2007). *Espacio público, seguridad ciudadana y violencia de género. Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006-2007)*. Programa Regional Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres Ciudades Seguras para Todas y Todos.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

UNIFEM. Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe. Cuadernos de Diálogos.

Zermeño, M. y E. Plácido. (2009a). La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México. Documento de trabajo E-18-2009. México: CONAPRED.

Zermeño, M. y E. Plácido. (2009b). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. México: INMUJERES-DF/CLADEM/Geoprospectiva/Secretaría de Desarrollo Social.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

I. Anexos

1.1. Diseño general de guía de tópicos

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
I. Bienvenida	N/A	Presentación de la moderadora y asistente	N/A	N/A
II. Presentación de las participantes	-Generar un clima de confianza entre las participantes	-Ronda de presentaciones	Indicadores descriptivos de las informantes: -Edad -Ocupación	Caracterización general de las entrevistadas

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>III. Percepción del transporte público y sus distintas modalidades</p>	<p>-Comprender como se suscita la apropiación de dichos espacios de movilidad. -Aportar evidencia sobre las necesidades diferenciadas de las mujeres en dichos circuitos. -Establecer en qué tipo de modalidades existe un clima de seguridad más favorable.</p>	<p>-Ronda de adjetivación de espacios de transporte mediante anotación en rotafolio. -Preguntas de discusión: (a) Identificación de problemas y riesgos (b) Apropiación diferenciada de espacios según el sexo de la persona (c) Clima de seguridad</p>	<p>[3.1] Adjetivos, palabras y frases asociadas a los espacios de transporte público [3.2] Listado de riesgos y problemas que identifican las informantes en los espacios de transportación [3.3] Percepción de seguridad en espacios de transportación</p>	<p>-Se identifica la forma en como las mujeres perciben e identifican distintas modalidades de transporte y sus espacios aledaños -Se establece un listado de riesgos y problemas padecidos en los espacios de transportación -Se identifica si existen percepciones disímboles de seguridad en distintos modos de transporte</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>IV. Rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de factores de riesgo</p>	<p>-Conocer la definición de rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de riesgos por parte de grupos de usuarias del transporte público</p> <p>-Esclarecer la probable asociación entre patrones de desplazamiento; modalidades de viaje; esquemas de acompañamiento y horarios de tránsito, con relación a la percepción de riesgos y amenazas.</p> <p>-Conocer el repertorio de precauciones que las mujeres emplean en sus trayectos cotidianos.</p>	<p>-Testimonio sobre las rutas y rutinas de traslado de las informantes</p> <p>-Preguntas abiertas y dinámica de discusión:</p> <p>(a) Cómo se definen o planean esas rutas</p> <p>(b) Miedos, riesgos, amenazas y ventajas en esos modos de trayecto</p> <p>(c) Medidas de auto-preservación</p> <p>(d) Auto-percepción en el recorrido y uso del espacio público</p>	<p>-Trayectos y criterios de ruta [4.1]</p> <p>-Riesgos, amenazas, miedos y ventajas en los trayectos [4.2]</p> <p>-Medidas de precaución [4.3]</p>	<p>La información recabada permitirá conocer qué elementos condicionan o acotan los modos de desplazamiento de las mujeres; la relación que existe con respecto a la identificación de riesgos, amenazas y ventajas, así como el tipo de repertorios de cuidado que usan las mujeres en el uso del espacio público.</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>V. Percepción y conocimiento sobre los tipos de violencia sexual</p>	<p>-Recuperar la narrativa de mujeres que hayan sido víctimas o hayan testimoniado actos de violencia sexual, a fin de rastrear algunas de las pautas que caracterizan a los agresores; sus modos de operación, así como el tipo de apoyo y necesidades urgentes que deben ser atendidas para brindar auxilio a las personas violentadas.</p> <p>-Identificar la asociación entre distintos tipos de agresión sexual y la frecuencia con que se suscitan, con relación a la percepción de gravedad de dichos actos violentos y los efectos que tienen sobre las víctimas.</p> <p>-Conocer la imputación de causas que, según las informantes, generan, reproducen y facilitan la violencia sexual en contra de las mujeres en espacios públicos como los circuitos de transportación y sus senderos aledaños.</p> <p>-Rastrear de manera general cuáles son las consecuencias que distintos tipos de agresión tienen sobre las</p>	<p>-Diálogo de experiencias de violencia sexual en espacios de transporte público y circuitos aledaños</p> <p>-Listado de situaciones y percepción de frecuencia de ocurrencia.</p> <p>-Diálogo sobre causas y consecuencias de la violencia sexual</p>	<p>-Narrativas sobre experiencias de violencia sexual en espacios de transporte público o circuitos aledaños [5.1]</p> <p>-Identificación de actos de violencia sexual [5.2]</p> <p>-Imputación de causas con relación a la ocurrencia de actos de violencia sexual [5.3]</p> <p>-Imputación de factores sobre las mujeres con mayor propensión de ser víctimas de violencia sexual [5.4]</p> <p>-Identificación de consecuencias de ser víctima de violencia sexual [5.5]</p>	<p>La información recabada permite obtener datos precisos sobre:</p> <p>(a) Los actos de violencia sexual padecidos o testimoniados por las informantes.</p> <p>(b) Conocer los sentimientos y percepciones de las mujeres frente a actos de violencia sexual</p> <p>(c) Rastrear el tipo de causas o factores que las propias informantes imputan como detonantes de la violencia sexual</p> <p>(d) Establecer cuál es la percepción que se tiene sobre las víctimas</p> <p>(e) Identificar las consecuencias y daños que las propias informantes imputan a la violencia sexual</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>VI. Recursos conocidos y reacciones</p>	<p>Obtener registros de información sobre los recursos conocidos de las usuarias del transporte público y sobre las reacciones de distintos actores, a fin de conocer parte de los protocolos informales de actuación que ejercen las mujeres en caso de algún incidente de violencia sexual, así como la percepción que se tiene con respecto a la intervención o expectación del resto de los usuarios y usuarias.</p>	<p>-Sensibilización frente a imágenes y diálogo mediante preguntas abiertas: (a) Frente a una situación como la observada en las fotos, ¿qué harían las informantes en su papel de agredidas? (b) ¿Qué harían las informantes en su rol de espectadoras? (c) Escenarios de denuncia (d) Forma esperada de reacción entre distintos actores</p>	<p>-Reacciones conocidas y motivos de proceder [6.1] -Reacciones o rol de espectadoras [6.2] -Escenarios de denuncia y motivos de proceder [6.3] -Reacciones esperadas de autoridades, usuarios, operadores [6.4]</p>	<p>Los datos permiten introducir y documentar las reacciones conocidas y esperadas de distintos actores involucrados en los espacios de transportación, ante la comisión de agresiones de violencia sexual en contra de las mujeres.</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>VII.Situaciones típicas de riesgo</p>	<p>Explorar la identificación de situaciones o modos de operación por parte de agresores, así como de atributos probables en las víctimas.</p>	<p>-Detección guiada de atributos</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Características espaciales asociadas al riesgo de ataque [7.1] -Identificación de circunstancias de ataques probables [7.2] -Actitudes que ostenta un probable agresor [7.3] -Imputación de mecanismo de selección de víctimas por parte del agresor [7.4] -Motivos de identificación de atributos [7.5] 	<p>La información permite identificar</p> <ul style="list-style-type: none"> -bajo qué circunstancias imputadas actúa el atacante -qué factores pueden asociarse con el hecho de ser víctima (situacionales)

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>VIII. Regulaciones, evaluaciones y pronósticos</p>	<p>Explorar el grado de conocimiento de las usuarias sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos y la labor de la autoridad, así como algunas probables soluciones.</p>	<p>-Cuestionario individual</p>	<p>-Grado de conocimiento de instrumentos de atención del GDF -Grado de conocimiento de campañas para prevenir y erradicar la violencia sexual -Sugerencias e identificación de probables soluciones</p>	<p>Establecer el grado de conciliación entre las soluciones propuestas a partir de la información recopilada y los pronósticos de las informantes</p>

ANEXO

Documento guía para la aplicación del grupo focal de varones y grupo focal con personal del transporte público concesionado

Objetivo secundario	Preguntas de investigación
a) Documentar cómo son percibidos los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte hombres usuarios cotidianos de cualquier transporte público.	¿Cuáles son los principales riesgos o factores de riesgo para la seguridad de las mujeres que identifica en los espacios del transporte público y espacios aledaños? ¿Desde su punto de vista cual es el transporte público que brinda mayor seguridad a las mujeres y cuál es el de mayor inseguridad para éstas?
b) Explorar cómo se percibe la problemática de la violencia sexual en los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte de hombres usuarios cotidianos de cualquier transporte público	¿Qué opinión tiene acerca de la violencia contra la mujer en el transporte público? ¿Qué tipo de causas o de factores identifica como determinantes o contribuyentes para la ocurrencia de violencia sexual en contra de las mujeres? ¿Qué tipo de conductas y con qué frecuencia se presentan actos de violencia sexual en contra de las mujeres?
c) Recabar información sobre la gestión y procedimientos típicos por parte de hombres usuarios cotidianos de cualquier transporte público, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus espacios aledaños.	¿Cómo ha procedido, procede o procedería en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres? ¿Qué dificultades u obstáculos identifica para intervenir o atender casos de violencia sexual en el transporte público o espacios aledaños?
d) Explorar la identificación de situaciones o modos de operación de agresores, así como de atributos probables en las víctimas por parte de hombres usuarios cotidianos de cualquier transporte público.	¿Cuáles son las características o situaciones típicas que identifica en la comisión de actos de violencia sexual en contra de las mujeres? ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual? ¿Qué tipo de características de los hombres se asocian a una mayor probabilidad de ser agresor de violencia sexual?
e) Explorar el grado de conocimientos de hombres usuarios cotidianos de cualquier transporte público, sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos, así como	¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifica en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en el transporte público y espacios aledaños? ¿Qué propuestas de mejora o solución sugiere para la erradicación, prevención y combate de la violencia sexual a las mujeres en el transporte público y espacios

algunas probables soluciones.	aledaños?
-------------------------------	-----------

Documento guía para la aplicación del grupo focal de servidoras públicas asociadas a los espacios de transporte público

Guía para operadores (as) de servicios

Presentación:

- Nombre
- Edad
- Puesto/cargo

Introducción

- Sobre el tema de violencia sexual en el transporte público ¿Lo han observado en el transporte?
- ¿Qué opinan?
- ¿Cómo lo viven?
- ¿Han sido víctimas de violencia sexual mientras realizan sus funciones como servidores (as) del transporte?
- ¿Han sido víctimas de violencia sexual fuera de sus funciones como servidores (as) del transporte?

Identificación de los modos o situaciones que crean ambientes proclives para ejecutar delitos de violencia sexual

- Qué tipo de causas o factores identifican las(os) informantes de interés como determinantes o contribuyentes para la ocurrencia de conductas de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual?

Exploración sobre el conocimiento de cómo atender o intervenir en la comisión de este tipo de delitos

- ¿Cómo ha procedido, procede o procederían los(as) informantes de interés, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?
- ¿Qué dificultades u obstáculos identifican los(as) informantes de interés para intervenir o atender casos de violencia sexual en sus espacios de trabajo?
- ¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés?
- ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren las informantes?

Documento guía para la aplicación del grupo focal de policías varones

Presentación

- Agradecer a los asistentes su participación en el grupo focal.
- Hacer una presentación breve sobre el proyecto y los objetivos del proyecto.
- Pedir el consentimiento de grabación en audio y video con fines de investigación.
- Pedir que todos se presenten para conocer su nombre, edad, cargo, funciones y de que corporación proviene.

Introducción

- Antes que nada, ¿cómo viven en su vida cotidiana la violencia sexual en el transporte público?
- Ahora ¿Y siendo policías cómo viven la violencia sexual contra las mujeres?

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual?

Identificar los procesos típicos de gestión en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus espacios aledaños

- ¿Cómo proceden o procederían en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Cómo ha procedido, procede o procederían los(as) informantes de interés, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?
- ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?
- ¿Qué dificultades u obstáculos identifican los(as) informantes de interés para intervenir o atender casos de violencia sexual en sus espacios de trabajo?

Identificar situaciones o modos de operación de agresores, así como de atributos probables en las víctimas, por parte del personal policial.

- ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?
- ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual?
- ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?

Explorar el grado de conocimiento del personal policial, sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos, así como algunas probables soluciones.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés?
- ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren

Exploración sobre el conocimiento de cómo atender o intervenir en la comisión de este tipo de delitos

- Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés?
- ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren las informantes?

Documento guía para la aplicación del grupo focal de policías mujeres

Presentación

- Agradecer a los asistentes su participación en el grupo focal.
- Hacer una presentación breve sobre el proyecto y los objetivos del proyecto.
- Pedir el consentimiento de grabación en audio y video con fines de investigación.
- Pedir que todos se presenten para conocer su nombre, edad, cargo, funciones y de que corporación proviene.

Introducción

- Antes que nada, ¿cómo viven como mujeres la violencia sexual en el transporte público?
- Ahora ¿Y siendo policías cómo viven la violencia sexual contra las mujeres?
- ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual?
- Como mujeres policías ¿han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público en horario de servicio?

Identificar los procesos típicos de gestión en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus espacios aledaños

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Cómo proceden o procederían en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Cómo ha procedido, procede o procederían los(as) informantes de interés, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres?
- ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?
- ¿Cuáles son las herramientas y recursos disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?
- ¿Qué dificultades u obstáculos identifican los(as) informantes de interés para intervenir o atender casos de violencia sexual en sus espacios de trabajo?

Identificar situaciones o modos de operación de agresores, así como de atributos probables en las víctimas, por parte del personal policial.

- ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?
- ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual?
- ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?

Explorar el grado de conocimiento del personal policial, sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos, así como algunas probables soluciones.

- ¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés?
- ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren

Exploración sobre el conocimiento de cómo atender o intervenir en la comisión de este tipo de delitos

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés?
- ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren las informantes?

Documento guía para la aplicación del grupo focal de mujeres indígenas

Presentación

Buenas tardes mi nombre es _____

El de mi compañera es _____

Queremos agradecerles que hayan aceptado participar en este proyecto

Formamos parte de un grupo de investigación interesado en conocer sus experiencias como mujeres indígenas en el transporte público y el espacio público, es decir, la calle, en particular las experiencias sobre violencia y acoso sexual.

Antes que nada quisiéramos pedirles su autorización para grabar video y audio, ya que este trabajo es para fines de investigación y los resultados de esta charla servirán para dar a conocer a las autoridades algunas de las inquietudes que sean expresadas aquí.

¿Están de acuerdo?

Presentación de las participantes.

Edad, ocupación y grupo indígena al que pertenecen, tiempo que llevan viviendo en el DF.

Percepción del transporte público (15 min).

- ¿Qué tipo de transporte utilizan?
- ¿Cuáles son sus rutas?
- ¿Se vive de manera diferente por ser indígenas?
- ¿Se vive de manera diferente por ser hombre o mujer?

Percepción del espacio público (15 min).

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Cuáles son los principales problemas o riesgos que ustedes identifican en los siguientes espacios asociados al transporte público?
 1. Accesos
 2. Vehículos o unidades de transporte
 3. Instalaciones, pasillos y bahías de abordaje como las del Metro, Metrobús o tren ligero
 4. Puntos de transbordo o conexión de rutas
 5. Paraderos de autobuses
 6. Estaciones de Metro
 7. ¿Terminales de autobuses foráneos?
 8. Puentes, pasos peatonales y desniveles alrededor de paraderos y terminales
 9. Áreas comerciales, puestos ambulantes o espacios abiertos que circundan a paraderos y terminales
 - Sitios de taxi

¿Qué lugares frecuentan más? Centro comerciales, mercados, parques, etc.

¿Se vive de manera diferente por ser indígenas?

¿Se vive de manera diferente por ser hombre o mujer?

Percepción de seguridad o inseguridad en el transporte o espacio público (10 min).

¿Se han sentido inseguras en el transporte público o en la calle?

¿Por qué?

¿Qué hacen cuando se sienten inseguras?

¿Por qué creen que pasa este tipo de inseguridad?

¿Se vive de manera diferente por ser hombre o mujer?

Percepción de la violencia contra la mujer en el transporte o espacio público (25 min.).

(Si no sale ningún tema de acoso sexual sugerirlo)

Cuando hablamos de la violencia contra la mujer en el transporte y espacio público

¿Qué es lo que piensan?

- ¿Alguna de ustedes ha sido víctima o ha visto un acto de este tipo?
- ¿Cuáles son las consecuencias que tiene esto para las mujeres?

Identificación de situaciones de riesgo y formas de autopreservación.

- ¿Qué han hecho cuando lo ven? (Gritan, acuden con alguna autoridad, etc.)

Reclamarle al agresor, Cambiarse de lugar, Cubrirse, bajarse la falda, mover la bolsa, Defenderse con sus propias manos, Atacar al agresor con algún arma, Pedir ayuda a otros pasajeros, Buscar a alguna autoridad y denunciar, Huir, No hacer nada, ¿Qué harían? ¿Por qué?

Si ustedes vieran que le sucede una situación así a otra mujer sin que necesariamente ustedes estén siendo agredidas, ¿qué harían?; ¿qué hacen otros usuarios?

Si ustedes fueran víctimas de una situación así, ¿denunciarían? ¿Por qué sí o por qué no?

Pensando en los siguientes actores ¿Cuál consideran que debería ser su forma inmediata de proceder en caso de alguna agresión sexual?

- Policías o personal de vigilancia
- Operadores del servicio
- Usuarios o usuarias que testimonian la comisión del acto

Indagar sobre la violencia sexual contra las mujeres

Se leerá la guía de violencia sexual

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- ¿Por qué creen que pasa?
- ¿Ustedes han visto o podrían darse cuenta de alguna situación como las mencionadas?
- Sí, no y ¿por qué?

¿Ustedes podrían describir a un agresor de mujeres en el transporte o espacio público?

- ¿En qué circunstancias creen que actúan los agresores?
- ¿Qué actitudes podrían delatar a un agresor?
- ¿Es fácil saber si estás en riesgo?
- Sí, no y ¿por qué?

(Para cerrar)

Regulaciones, evaluaciones y pronósticos

- ¿Ustedes conocen algún tipo de programa que apoye a las mujeres en situaciones de violencia?
- Sí, ¿cuáles?

Documento guía para la entrevista semi-estructurada para entrevista a personas con discapacidad

Presentación

Breve presentación para solicitar el consentimiento de grabación, donde se explique que la entrevista debe ser grabada con fines de investigación. Así como, esclarecer que en todo

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

momento se mantendrá protegida la identidad de la informante en el desarrollo de la investigación.

- Nombre
- Edad
- Ocupación
- Tipo de discapacidad.

Estructura de la entrevista semi-estructurada (preguntas de exploración)

- ¿Podrías comentar cómo es tu experiencia cotidiana en el transporte público?
- ¿Cuáles son las rutas que utilizas? ¿Por qué?
- ¿Te sientes segura cuando sales a la vía pública? ¿y en el transporte?
- ¿Por qué?
- ¿Has presenciado o has sido víctima de violencia sexual en el espacio público o en la vía pública?
- ¿Cuál ha sido su reacción?
- ¿Ha recurrido a alguna instancia para solicitar ayuda?
- Si la informante ha sufrido algún tipo de violencia preguntar si denunció el delito.
 - a) ¿Por qué?
 - b) ¿Cuál fue el proceso para atender la denuncia?
- ¿Conoce instancias de atención de violencia sexual para personas con cualquier tipo de discapacidad? ¿Cuáles?
- ¿Alguna otra instancia?
- ¿Qué propondría para una política pública que tratara el tema de violencia sexual contra las mujeres con discapacidad?

ANEXO

Análisis de información sobre los grupos focales con mujeres indígenas

Pensar en grupos indígenas remite a tres características clave: (1) una cuestión de etnicidad, dada por la auto-adscripción y reconocimiento de las personas como pertenecientes a una etnia particular; (2) la búsqueda tácita de preservación de prácticas culturales originarias tales como el uso de una lengua, el enarbolado de ciertos elementos simbólicos y tradiciones específicas, y (3) el mantenimiento de un lazo de contacto directo con la comunidad de origen.

La búsqueda de testimonios recabados en la investigación para la conformación del estudio de línea de base se apegó al cumplimiento de esos tres criterios de demarcación. Al amparo de ello, se realizaron dos sesiones colectivas con mujeres indígenas usuarias consuetudinarias del transporte público en la Ciudad de México: una con estudiantes indígenas de la Universidad Pedagógica Nacional, y otra con mujeres de entre 25 y 36 años provenientes de los estados de Hidalgo, Oaxaca, Puebla y Chiapas, de origen Triqui, Mixe, Mixteco Alto, Náhuatl, Mixteco Bajo, Mazateco de la Zona Media, Picateco, Tlapaneco y Tzeltal.

Del total de informantes, todas adujeron haber transitado por una experiencia migratoria, caracterizada por situaciones de arribo a la Ciudad de México que son descritas como predominantemente precarias. Algunas, sobre todo las estudiantes, forman parte de programas especiales de formación profesional; mientras que otras, son trabajadoras que a partir de esfuerzos intensos han logrado introducirse en redes asociativas o plexos de conocidos que les permiten insertarse en distintos esquemas ocupacionales.

Las narrativas de ambos grupos de informantes, remiten a una lógica de interseccionalidad, donde se entretujan las vicisitudes de ser mujer con los síntomas de incorporación desfavorable de lo indígena a la vida cotidiana.

Como la gran mayoría de mujeres indígenas que habita en el entorno capitalino, las participantes en los grupos de indagación, refieren sostenidamente que los riesgos de los

desplazamientos diarios en los cuales atraviesan por un problema latente de discriminación y trato desigual.

Las distinciones asociadas al enclasmiento y estereotipo de lo indígena implican que en el caso de estas mujeres se conforme una pérdida del sentido de comunidad, noción que aun entre personas sin una adscripción étnica peculiar, está presente dada la complejidad y el tamaño del espacio urbano de la Ciudad de México. No obstante, por ser mujeres e indígenas, este sentimiento tiene una derivación práctica que deviene en una táctica de invisibilización dual. Así como otras informantes, estas jóvenes apuestan no sólo a pasar desapercibidas como mujeres, sino también como parte de grupos culturales específicos.

Más aún, existe un consenso implícito sobre el hecho de que los hombres indígenas padecen de una discriminación de distinto tipo. En la medida en que estos no suelen portar la vestimenta típica, las agresiones o vejaciones se presentan por distinciones de orden fenotípico o socioeconómico. Mientras que, entre las mujeres existe un cruce dado por sus características corporales, el empleo de su lengua o las dificultades para comunicarse con sus interlocutores y su indumentaria, sobre todo cuando portan algún detalle de identificación asociado con su tradición étnica.

La condición de indígena se vincula entonces a una situación donde el juego de apariencias tiene repercusiones diferenciadas. Cuando las mujeres hacen uso de ropa de corte costumbrista, padecen el rechazo por ser indígenas; pero cuando suelen portar arreglos “más ciudadanos”, las agresiones llegan hasta los tocamientos, los roces o las majaderías verbales.

Sobre la disponibilidad de espacios reservados sólo para abordaje de las mujeres en circuitos como el metro o el metrobús, las indígenas entrevistadas refieren que si bien, no se exponen a riesgos intensivos de vejaciones sexuales, si al menos prevalece el constante rechazo, las miradas de desprecio y la estigmatización. Esta última, sobretodo porque en el panorama del Distrito Federal, y específicamente en los espacios de traslado, prevalece la idea de que lo indígena equivale a vagabundismo, pobreza, falta de educación o suciedad;

todos ellos, prejuicios fundados en generalizaciones excesivas y en reduccionismos sobre la pluralidad que alberga la población étnica de la ciudad.

La violencia sexual es, como en el espectro amplio de mujeres, un recurso de exclusión, que para el caso de las indígenas se combina con repertorios sistemáticos de discriminación y apartamiento. A las circunstancias generales de actuación que se plantearon en apartados anteriores, se suman condiciones singulares que varían en función de los rasgos étnicos de las mujeres:

- i) Al ser mujer indígena, el uso de la lengua originaria se castiga con el desprecio social, con el rechazo, la burla o la falta de consideración de los interlocutores
- j) Cuando se presentan circunstancias de violencia sexual, las entrevistadas sugieren que los agresores no evitan tratar de ser identificados como ocurre con otras mujeres. En estos casos, quienes atentan contra la dignidad de la víctima se ufanan o hacen notar de algún modo sus conductas, como si se asumiera que las indígenas tienen menores capacidades de reacción o menores recursos para defenderse.
- k) En situaciones donde la violencia sexual viene precedida por acercamientos o insinuaciones de intercambio, también se hace uso de palabras o acciones más explícitas, replicando el patrón en el cual se asume que este tipo de personas son más vulnerables o fáciles de coaccionar.
- l) Al ser agredidas, las mujeres indígenas recurren constantemente a abandonar las unidades de transporte o los espacios de ubicación en que están situadas, si es que existe tal posibilidad. Quienes las rodean, difícilmente intervienen o se inmiscuyen. Si en la generalidad de casos de mujeres, es raro romper con la pauta de indiferencia, en este sector pareciera que la gente es más reacia a tomar acciones o medidas.
- m) La condición peculiar de migrantes, además representa un obstáculo puesto que, al momento de arribar a la ciudad, prevalece un sentimiento de desinformación. Aunque dicha cuestión varía de caso a caso, varias de las entrevistadas refieren que la gente suele tomar ventaja para perpetrar fraudes, engañarlas o aprovecharse de muy distintas maneras.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- n) En circuitos específicos como el transporte concesionado privado, y de manera peculiar en los taxis, muchas de las participantes indican el carácter usual de las insinuaciones o los intentos por propiciar engaños para cobrarles más.
- o) Un efecto colateral de la discriminación se traduce en desconfianza. Dice una de ellas “aquí no eres libre... a mí me da más pena que piensen que yo soy la que estoy haciendo algo malo”. Es tal el alcance del rechazo social que se practica en distintos espacios, que cuando se suscitan situaciones de abuso o violencia sexual, los agresores suelen aludir que las insinuaciones fueron realizadas por parte de ellas, o incluso verter acusaciones sobre supuestos intentos de robo o extorsión por parte de las indígenas.
- p) Por la naturaleza combinada de los peligros afrontados, el recurso más citado entre las informantes indígenas consiste en tratar de salir en grupos de acompañantes.

Conclusiones

Así, para este grupo de mujeres la percepción y vivencia de la violencia sexual, es indisociable de su adscripción étnica. La agresión no solo se perpetra por el hecho de ser mujer, sino que se ejerce como mecanismo de rechazo, de discriminación y de vejación por el hecho de ser indígena.

Por ello, las soluciones propuestas pasan necesariamente por lograr una auténtica integración de los indígenas en la estructura social. El trato diferenciado no sólo pasa por una matriz cultural añeja, sino que se traduce en condiciones factuales de reconocimiento institucional, que impactan en la asimetría de recursos para reaccionar frente a humillaciones sexuales.

El carácter sistemático de la violencia en el caso de las mujeres indígenas, es entonces no solo un problema asociado a las disparidades de género. El trato desigual, la discriminación y las distinciones sociales, se atraviesan como elementos que no sólo potencian las probabilidades de ocurrencia de agresiones sexuales, se traducen en vivencias donde lo violento es una afrenta al reconocimiento de la diferencia cultural. Pensar en este tipo de

mujeres, permite entonces comprender que la violencia en cualquiera de sus formas siempre tiene un componente instrumental, donde el control, la dominación y el poder se insertan en esquemas complejos que requieren de medidas que trasciendan al castigo y la vigilancia. La reconfiguración de disposiciones y marcos comprensivos, exige que el otorgamiento de derechos pase del discurso de la pluralidad a la objetivación de instancias y recursos disponibles y efectivos de auxilio.

Análisis de información sobre el grupo focal con personal del transporte público concesionado

Los actores que ejercen la tarea de conducir las unidades de transporte juegan un rol particular que les provee de una sensibilidad especial frente a las lógicas de uso y desplazamiento del entorno urbano.

La posición ocupacional de quienes fungen como choferes se acompaña de una lectura compleja donde se incorporan opiniones y observaciones cotidianas sobre colegas de trabajo; las usuarias y usuarios del servicio de transporte; las autoridades de distintos niveles e instancias, así como de otros sujetos vinculados al comercio o la oferta de productos que prevalece en el escenario ciudadano.

Con el propósito de dimensionar la perspectiva de quienes laboran en los circuitos y vehículos de traslado, la fase de inmersión cualitativa consistió en la realización de grupos de discusión con personal del transporte público concesionado. La razón para centrarse en dicha modalidad de transporte deriva de la escasa información que se tiene sobre lo que acontece en el complejo ámbito de los microbuses, autobuses y combis de la CDMX.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Las rutas de colectivos constituyen el sector de desplazamiento de mayor amplitud en la capital, el cual a diferencia de los modos de transporte masificado como el metro o el metrobús, implica la corresponsabilidad de control entre la autoridad gubernamental y las estructuras de organización de cada ramal vehicular. Estas últimas, algunas administradas como concesiones de corte empresarial y otras como asociaciones plurales de transportistas.

Dependiendo del núcleo asociativo de la ruta, la normatividad oficial se traduce en pautas y lineamientos que no necesariamente se concretan en prácticas homogéneas o estandarizadas. De ahí, que la capacidad de articulación en dicha modalidad de transporte, o la sujeción a ciertos parámetros de calidad y revisión deriven en amplias posibilidades para la discrecionalidad o el incumplimiento de reglas.

A modo de explorar algunos de los indicios relacionados con ese esquema de movilidad, se optó por realizar una sesión colectiva con empleados de conducción, atención al usuario y control de base de la ruta 86. El motivo de la selección intencional se basó en la reciente transformación de dicha concesión de autobuses en el corredor Valenciana-Tacubaya. Con cinco ramales (Tacubaya-Tepalcates por Querétaro; Tacubaya-Tepalcates por Campeche; Tacubaya-Valenciana contraflujo Eje 3 Saltillo; Puebla-Valenciana, Sur 8; y Puebla- Valenciana, Sur 20), que hoy se aglutinan en la agrupación Servicios de Autotransporte Urbano Ruta 86 S.A. de C.V., dicha ruta fue de las primeras en facilitar la modernización de vehículos promovida desde el año 2012 por el Gobierno del Distrito Federal.

La lógica de cambio ofreció en ese sentido la ventaja de contar con testimonios de trabajadores y trabajadoras que han tenido experiencia en otras rutas y formas de organización, y que en la actualidad poseen conocimiento sobre el impacto de los esfuerzos de regulación y mejora del servicio entre particulares e instancias gubernamentales.

Asimismo, a modo de complementar la recopilación de información, se logró concretar una entrevista a profundidad con un conductor de la ruta Interlomas con más de 18 años de experiencia.

Cabe destacar que en los ejercicios de inmersión, no solamente fue posible dialogar con hombres, sino que incluso participaron mujeres con amplia experiencia en el servicio de transporte. En todos los casos, el tiempo de dedicación en distintas tareas vinculadas a la cuestión vehicular superan los rangos de más de 15 años, lo que implica la captación de informantes con un dominio amplio del funcionamiento de la modalidad concesionada colectiva.

De ese modo, el primer hallazgo se relaciona con la percepción de la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el espacio público. En forma general, entre todos los participantes persiste una noción poco clara de la magnitud del fenómeno, preponderando los desafíos que representa la inseguridad del entorno capitalino y las dificultades asociadas a la saturación y el tráfico que se vive cotidianamente.

Destaca peculiarmente, que la narrativa de las y los informantes tienda a objetivar la relación con el pasaje, asumiendo que el contacto se restringe a la simple provisión de un servicio. Más aún, en repetidas ocasiones se hizo referencia a la tensión implícita que existe en el vínculo entre operadores de unidad y usuarios, en la medida en que las necesidades de viaje son numerosas frente a la escasez de recursos para apuntalar la calidad de atención.

En ese sentido, y como se ha referido en apartados anteriores, el testimonio de trabajadores y trabajadoras de microbuses refuerza la identificación de una ventana de oportunidad para agresiones de todo tipo, asociada a las condiciones de movilidad. La importancia de los horarios y el desbalance entre la demanda de viajantes y la oferta de vehículos disponibles, impacta en la generación de escenarios propicios, donde la alta afluencia o el tránsito por avenidas o calles específicas, incrementan los riesgos de que una mujer pueda ser víctima de violencia sexual.

Varios puntos son enfatizados como parte de una compleja suma de factores que contribuyen a la perpetración de vejaciones sexuales en contra de las mujeres y las niñas. En términos sistemáticos, los indicios pueden ser sistematizados en dos conjuntos. Uno

referente a las condiciones de prestación del servicio, y otro tocante a las circunstancias bajo las cuales suelen ocurrir las agresiones. Sobre el primero, destacan:

- La persistencia de un problema de control en la gestión del transporte público concesionado. Las y los informantes sugieren que los márgenes de autonomía en la administración del servicio suelen derivar en conflictos de discrecionalidad. Así, para quienes forman parte de una agrupación formal, los lineamientos de conducción, presentación y trato con el público usuario resultan claros e ineludibles. Empero, entre quienes se constituyen como asociaciones de transportistas y carecen de una estructura organizacional claramente delimitada, los criterios cotidianos de provisión del servicio resultan flexibles, sujetos a la voluntad de cada chofer de unidad. Más aún, pese a que la normatividad vigente exige el pase de revista y aprobación de condiciones para poder conducir un autobús, se menciona que la aplicación de reglas habitualmente depende de la capacidad de injerencia de los dueños de los vehículos. Así, lo refiere uno de los entrevistados, quien sugiere que para quienes son propietarios de flotillas, resulta mucho más fácil evadir el cumplimiento de requerimientos ya sea por protección misma de los administradores de ruta, o porque incurren en actos de corrupción mediante la provisión de sobornos. En estos casos, resulta entonces mucho más fácil que personas con antecedentes penales, unidades en mal estado o trabajadores problemáticos puedan seguir activos, sin tener que asumir responsabilidades por la comisión de conductas irregulares o agresiones al pasaje.
- La variabilidad en las condiciones de trabajo de los conductores. Aunado al problema de control en la gestión del transporte, las rutas también están sujetas a grados muy disímboles de rendición de cuentas y vigilancia sobre los operadores de vehículos. El contraste es muy claro, por ejemplo, en las rutas que han transitado a la versión de corredores modernos, donde el ingreso económico de los choferes no depende del número de corridas o viajes, sino que se facilita el otorgamiento de un salario mensual. En la medida en que en ciertas agrupaciones de colectivos depende

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

del volumen de recorridos realizados, muchos de los prestadores del servicio incurren en excesos en la manera de conducir, el consumo de sustancias para potenciar su rendimiento o la alteración de rutas mediante atajos para acortar los tiempos de retorno a los puntos de base. De igual forma, de acuerdo con la forma de organización de la ruta, no siempre es claro ante quién debe responder el conductor en caso de algún problema o incluso a donde puede acudir el pasaje ante alguna situación de contingencia, agresión o vulneración. En ese sentido, persiste un amplio margen de incertidumbre, el cual redundará en condiciones para que los propios choferes u otros usuarios, puedan arremeter en contra de las viajantes con total impunidad.

- La ausencia de canales ágiles, efectivos y claros con la autoridad. Así como prevalece una gran discrecionalidad en la responsabilidad asumida por los responsables del servicio, está también la falta de protocolos de enlace con instancias de seguridad o regulación gubernamental. No se hace palpable la presencia policial o de personal de vigilancia a lo largo de los recorridos cotidianos. Para fortalecer la seguridad en los trayectos y de forma relacionada, reducir la incidencia de la violencia sexual, es preciso robustecer operativos sistemáticos y constantes en zonas de alta concentración de denuncias o agresiones. En ambos casos, tanto en la entrevista individual como en la dinámica colectiva, los propios choferes conocen perfectamente el mapeo de las zonas de mayor conflictividad. De manera reiterada, los participantes indican que ante situaciones de emergencia de cualquier tipo, no saben ante quién dirigirse o donde ubicar al personal de auxilio.
- El estado del parque vehicular. Una vez más, también dependiendo del sistema de organización y administración del servicio, el apego a los lineamientos de mantenimiento de autobuses y microbuses no se cumple a cabalidad. Así, cuando existe un control efectivo, se cuida que los vehículos estén en un buen estado, que no porten vidrios polarizados y que satisfagan los requisitos mínimos de iluminación en horarios nocturnos o de madrugada. No obstante, cuando las decisiones recaen

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

solamente sobre el chofer o el propietario, la aplicación de la normatividad se sujeta nuevamente a criterios anárquicos; cuestión que impacta en las condiciones de seguridad con que se realizan los recorridos. Tanto el trazado de rutas como las características de las unidades, suelen ser empleadas como ventajas por parte de grupos organizados y sistemáticos de delincuentes o agresores sexuales. Sobre todo cuando el auto-transporte carece de elementos mínimos de infraestructura, los asaltos, el abordaje de personas en estado inconveniente o individuos con pretensiones de acoso suele dispararse en horarios clave de alta afluencia y en polígonos de escasa presencia policial.

Con relación a las circunstancias en que tienen lugar las agresiones sexuales, se menciona que:

- Prevalen situaciones de complicidad en distintos niveles. En una primera instancia, y en función de la capacidad de control que tienen las organizaciones de transportistas, en muchas ocasiones existe la colusión entre choferes y ayudantes (los conocidos “cacharpos”) para acosar a las pasajeras. Uno de los entrevistados refiere como ejemplo, que cuando él mismo no puede propiciar el acercamiento con alguna mujer, suele alentar a su acompañante de ruta para que lleve a cabo alguna acción de tocamiento o contacto verbal. Más aún, en caso de que se presente alguna queja, el conductor evade la responsabilidad, aduciendo que no es posible tener control sobre todos los pasajeros, y argumentando que el “cacharpo” era uno más entre todos los viajantes de la jornada. En un segundo nivel, tienen lugar también prácticas de disfrute o goce, en las cuales ante situaciones de acoso, tocamiento o roce corporal, el conductor permanece sin intervenir, observando y experimentando placer al presenciar la comisión de conductas impropias.
- Pocos incentivos para intervenir en caso de presenciar alguna agresión. Como consenso explícito, las y los trabajadores entrevistados refirieron que existen pocas condiciones para poder reaccionar activamente cuando se presentan situaciones

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

violentas de todo tipo. “Usted como pasajero puede cambiar de ruta, nosotros como choferes pasamos siempre por los mismos lugares. Si decidimos actuar, estamos expuestos a que nos la cobren por andar metiéndonos donde no nos llaman”. En general, se percibe que no hay garantías para interceder a favor de quienes resultan vejadas. Incluso algunos testimonios refieren haber sido víctimas de revanchas o venganzas cuando han llegado a interferir para defender a alguna persona.

- El agresor detrás del volante. También en muy distintos casos, y dada la baja exigencia de rendición de cuentas que prevalece al interior de ciertos grupos de transportistas, uno de los informantes entrevistados refiere que existen condiciones para que como conductor se tome ventaja en la comisión de agresiones sexuales. De manera peculiar, en la narrativa se indica que existen un conjunto de “estrategias” o “herramientas” que permiten llevar a cabo acercamientos o contactos con las mujeres. Cuestiones como asientos más altos; banderillas o tornillos para forzar el desprendimiento de ropa; ofrecimientos para viajar junto al conductor y al cacharpo en unidades tipo Van; forzar tocamientos so-pretexto de cambiar la velocidad del vehículo, entre otros, forman parte de los repertorios conocidos. Incluso se advierte que existe una lógica de selección de personas, buscando a mujeres solas, distraídas, trabajadoras domésticas o jóvenes, quienes suponen poseen menos herramientas para defenderse o reaccionar preventivamente.
- Públicos usuarios heterogéneos. Al respecto se señala que rutas específicas suelen derivar en tipos de pasajeros diferentes. Así, se ubican ciertas territorialidades donde es mucho más fácil el acceso de personas sospechosas, provenientes de colonias o calles donde la incidencia delictiva es bastante alta. Asimismo, se señala que los agresores sistemáticos y grupos de asaltantes “saben trabajar sus zonas”, conociendo los horarios de presencia policial, los espacios temporales de mayor afluencia, los choferes y unidades, así como los mecanismos de huida. Tal es el caso, que por ejemplo en zonas escolares, es recurrente encontrar a acosadores que se dedican a amedrentar a las alumnas de nivel secundaria y bachillerato.

Conclusiones

Así, entre quienes cumplen la función de provisión de servicios de viaje, la mayoría de indicios apuntan al componente circunstancial de la persistencia de la violencia sexual. Hablar de “ciudades seguras” implica pensar el desafío de la garantía de derechos y uso de los espacios desde todas las aristas posibles. En ese sentido, la tarea de fortalecer el ordenamiento vehicular resulta clave para estandarizar el seguimiento de normas, incrementar la calidad de los desplazamientos, la atención a los pasajeros y el resguardo corresponsable entre todas las personas.

La tarea pasa necesariamente por poseer datos de mayor sistematización sobre modalidades de transporte de gran amplitud y complejidad como el servicio concesionado. Los esfuerzos deben apuntar a robustecer la relación con la autoridad, las garantías de los trabajadores, incentivar la denuncia y la vigilancia, así como proveer de mayor seguridad en todos los ámbitos.

Análisis de información sobre los grupos focales con personal de seguridad en el transporte público, Policía Bancaria Industrial (PBI) y Policía Auxiliar (PA)

El personal de vigilancia en puntos de transporte constituye uno de los sectores clave para la comprensión del fenómeno de la violencia sexual que se comete en contra de mujeres y niñas en la Ciudad de México.

Con el propósito de conocer sus percepciones y opiniones, la fase de trabajo de campo se orientó a la realización de dos sesiones colectivas de discusión con hombres y mujeres pertenecientes a los cuerpos de Policía Auxiliar (PA) y Policía Bancaria Industrial (PBI), ubicados en estaciones del Metro y el Metrobús.

Como responsables de la seguridad no sólo de los pasajeros, sino de los ciudadanos que transitan en los espacios de desplazamiento, dichas personas testimonian distintos eventos y circunstancias de actuación en forma cotidiana.

En la dinámica participativa, trece temas emergen de manera iterada entre las y los policías:

- Percepción general de la problemática de violencia sexual. Tanto las mujeres como los hombres encargados de las tareas de resguardo, refieren que debe ser una prioridad inculcar una mayor cultura de respeto entre todas las personas, independientemente de su sexo. Ambos grupos refieren que a menudo, se asume que los derechos deben ser protegidos por la autoridad; empero, los ciudadanos no suelen procurar la convivencia sana en el uso y aprovechamiento de distintos espacios. Los grados de saturación o las eventualidades asociadas al estado de mantenimiento de la infraestructura, provocan que en variadas ocasiones se susciten enfrentamientos, riñas o conflictos de todo tipo. Frente a tales contingencias, la capacidad de reacción de los oficiales suele ser mucho más acotada. Por ende, algunas y algunos de los presentes asumen que las agresiones sexuales parecieran tener un carácter ineludible en los espacios de traslado. Por el tumulto, o simple y sencillamente porque se asume que dichos enclaves son propicios para dar rienda suelta al acoso, se vuelve muy difícil tratar de prevenir y atender los agravantes que se perpetran en contra de las mujeres. “Pareciera que en lugares como el metro, es inevitable que te vayan a tocar

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

o a molestar. Casi casi el lugar te incita porque pasas inadvertido entre tanta gente”, refiere una oficial previo a comenzar el grupo de discusión.

- Las condiciones complejas para la tarea de vigilancia. La disposición intrincada de los espacios, los volúmenes de condensación de personas y la continua movilidad, son referidas como circunstancias que impiden la prevención no solo de agresiones de carácter sexual sino de otras expresiones de violencia. En las narrativas persiste un sentimiento de rebasamiento entre las y los oficiales. Más aún, a ello se suma la mención de la estructura de las jornadas de trabajo, a partir de turnos de 16 por 32 y 12 por 24 horas, los cuales impactan en que la capacidad de atención se vaya mermando en la medida en que se permanece en los puestos de resguardo. Adicionalmente, la rotación de personal presenta un efecto ambivalente, puesto que el personal adquiere experiencia sobre muy distintos puntos de la ciudad, aunque con falta de comunicación efectiva entre agentes para familiarizarse con la identificación de grupos y enclaves de riesgo. Así, quien llega a un nuevo lugar, desconoce buena parte de las circunstancias, no suele dialogar con sus predecesores y debe adaptarse a la novedad del entorno.
- Inteligencia policial contra presencia multitudinaria. No se menciona explícitamente, pero se sabe que es imposible multiplicar al personal disponible en la amplia gama de espacios a vigilar. En ese tenor, lejos de resolver la problemática con más agentes, lo que emerge es la necesidad de reforzar las tareas de inteligencia. La mayoría de las y los participantes, refieren que el conocimiento sobre el Protocolo de Actuación Policial en materia de Violencia de Género, es bastante asimétrico, carente de un dominio pleno entre todos los compañeros. Aún, incluso entre quienes lo conocen, pocos realmente logran entender con profundidad sus implicaciones en el trato, atención y apoyo a las víctimas. Se enfatiza también que no se trata solo de mirar lo que ocurre, se debe lograr identificar los escenarios antes de que se conviertan en situaciones de agravio. Si bien, no todos los agresores actúan del mismo modo y no

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

todos los casos pueden impedirse oportunamente, en las dinámicas se menciona que es posible inferir quiénes son y dónde se ubican los potenciales perpetradores.

- Ambivalencias de género aun entre los encargados de la vigilancia. Al interrogar sobre los factores que desencadenan la violencia sexual en contra de las mujeres, las respuestas varían entre las y los policías. Las oficiales refieren que el principal detonante tiene que ver con la impunidad. “No se trata de cómo se vista ni de cómo luzca el que se propasa”, el asunto está en que son conductas que no siempre se persiguen a cabalidad. Los procesos son lentos, largos, no garantizan los derechos de las víctimas. En la medida en que impera la falta de denuncia, dicen las policías, “los “caballeros” se dan valor para seguir cometiendo ese tipo de delitos”. Empero, aunque los oficiales varones concuerdan con las características del proceso, resulta inevitable que en sus narrativas se aduzcan afirmaciones como “las mujeres deben hacerse responsables de las consecuencias que acarrea su forma de vestir”. Mientras las mujeres del personal de seguridad afirman una y otra vez que prevalece el sentimiento de culpabilidad y pena entre las agredidas, entre los oficiales hombres se replica la opinión de que algunas víctimas “se buscan” los tocamientos y las majaderías.
- Agresores escurridizos. En algo en que coinciden ambos grupos, es en la dificultad para imputar “perfiles del agresor”. No hay rasgos físicos o de apariencia que permitan distinguir entre agentes violentos y no violentos. De hecho, en las dos sesiones se menciona que es cada vez más frecuente encontrar mujeres que cometen conductas impropias en los vagones de uso exclusivo. Adicionalmente, quienes pueden ser categorizados como agresores sistemáticos, suelen conocer de manera detallada los procedimientos de acción legal, evaden los castigos y prácticamente nunca son sancionados apropiadamente.
- Presencia de grupos de extorsión mediante acusaciones de violencia sexual. Aunado al problema de la detención de agresores, se suma la existencia de mujeres que desde hace años se dedican a tomar ventaja de su condición de género para levantar faltas

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

acusaciones en contra de los hombres. No obstante, la propia experiencia de las y los agentes de seguridad, indica que es relativamente fácil identificar a este tipo de personas, dado que al momento en que se presenta algún tocamiento o vejación, generalmente la víctima trata de evadir el contacto visual y la interpelación directa con el perpetrador. En este tipo de situaciones, es claro que la confrontación es inmediata, buscando llamar la atención de los otros pasajeros y de la autoridad. Generar pánico en el supuesto acusado, conlleva a que este, por evitar pasar un mal momento, facilite la petición de dinero o el otorgamiento de algún bien. Sin embargo, la proliferación de tal estrategia suele distraer al personal de sus labores, e introducir confusiones que a menudo son tomadas como pretexto por otros compañeros para no atender todas las flagrancias de manera puntual.

- La insuficiencia de las tácticas de castigo y vigilancia. Las y los agentes mencionan en reiteradas ocasiones que lamentablemente no todas las conductas sexuales son susceptibles de verificación. Pareciera prevalecer un nudo legal, en la medida en que lo que no se testimonia o evidencia no se puede perseguir. El extremo radica por ejemplo en las eyaculaciones de los sujetos sobre la ropa o las pertenencias de la mujer. Las víctimas deben cargar con el temor, la pena, el dolor, y el semen del perpetrador, para que alguien les crea del todo. Pero incluso, en los casos de las miradas lascivas o las majaderías sexuales, basta recurrir simplemente a la confrontación de la verdad del agresor contra la verdad de la persona agredida. Por ende, erradicar la violencia según las y los informantes, no solo pasa por tener mejores instrumentos de atención legal, también por modificar los códigos de conducta que impacten en un mayor respeto entre todos los individuos. Desgraciadamente, persiste la idea de que una conducta impropia solo debe ser corregida si se considera grave, en una sociedad donde las groserías, los comentarios inapropiados o las miradas, se toleran por creer que no generan un daño concreto sobre las víctimas. Esto refleja la carga de agresión cotidiana a la que se enfrentan las policías.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- La protección y la prevención es una tarea de todos. Frente a las dificultades antes referidas para mantener presencia en todos los espacios de afluencia, el personal de vigilancia refiere que es importante difundir medidas de caución entre todas las mujeres. Sobre todo entre las más jóvenes, quienes no siempre son conscientes de los peligros que las rodean, en ocasiones son más fáciles de distraer, de engañar o de coaccionar.
- El discurso anti-autoridad. De igual forma, ser agente policial, y más aún, ser mujer policía, suscita distintos desencuentros con las personas. En general, las y los informantes sugieren que la ciudadanía está a la defensiva de cualquier autoridad. No suelen operar distinciones sobre si alguien hace o no bien su trabajo. Mucho más claro en el caso de las oficiales, quienes sugieren que los varones las confrontan, asumen que poseen menos fuerza que un hombre, o incluso las llegan a acosar. Cuando se presentan situaciones de conflicto o agresiones físicas, los perpetradores se ensañan con los agentes policiales. Los recursos para reaccionar son limitados, porque como autoridades deben preponderar la contención y no la respuesta directa. Por ello, las cámaras son empleadas con mayor frecuencia para vigilar a los propios policías, quienes además de cuidar de la ciudadanía, deben reforzar las cautelas sobre sus compañeros y compañeras para evitar alguna contingencia.
- Las vicisitudes de la atención a víctimas. El procedimiento indica que en caso de alguna agresión denunciada, se debe remitir a la persona a la fiscalía de delitos sexuales. Los tiempos de traslado, la coordinación entre instancias y la petición de apoyo suelen ser lentos. Incluso cuando no hay suficientes elementos, no queda más que conducir al agresor junto con la víctima; cuestión que hace todavía más tortuoso el tratar de levantar una averiguación previa. Aunque se menciona que el recurso de conciliación solo debe proceder a petición de la parte ofendida, prevalece la idea de que en muchos casos, se trata de promover arreglos para evitar las complicaciones asociadas a la cadena de tratamiento jurisdiccional. Tal es el carácter intrincado del proceso institucional que las denuncias tardan entre 5 y 14 horas en ser procesadas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En ocasiones, la víctima desiste en un primer momento, regresando en instantes posteriores para levantar un acta ante el Ministerio Público correspondiente. El tiempo transcurrido se paga con la falta de atención pertinente del personal ministerial, el desincentivo a proseguir con el levantamiento o incluso con la poca empatía de quienes reciben a la persona agredida.

- El nuevo sistema penal acusatorio como obstáculo. Las oficiales participantes en el estudio, indican que la presencia de Inmujeres a través de los módulos de atención de “Viajemos Seguras” representaba un aliciente para apoyar a las víctimas. Empero, con la introducción del nuevo sistema penal acusatorio, los recursos para perseguir los delitos se han tornado más complejos. Se impide que se pueda detener oportunamente al agresor bajo la lógica de caución de sus derechos. El proceso de por sí lento, ahora se ha convertido en una ruta que facilita que los perpetradores evadan la responsabilidad.
- Contextos de mayor ocurrencia. En ambos grupos se menciona que espacios como Balderas, San Lázaro, Tacubaya, Pino Suárez y Pantitlán suelen ser escenarios de mayor afluencia y por ende mayor riesgo de que se presenten agresiones sexuales. De manera particular, las CETRAM son referidas como epicentros donde se concentra la incidencia de violaciones, dado que la disposición del lugar facilita que los perpetradores aíslen a las víctimas, que puedan operar en grupo o que incluso entorpezcan la llegada de la policía.
- Violencias transversales. Las mujeres del personal de seguridad, fueron las únicas en enfatizar la transversalidad de distintos agravantes. Reiteradamente refieren que es cada vez más frecuente toparse con violencia de tipo familiar en el espacio público. Frente a tales escenarios es difícil reaccionar porque se interfiere con lógicas de control y agravio que están muy arraigadas en algunos casos. Se busca intervenir, pero las propias víctimas desalientan iniciar algún tipo de proceso. Adicionalmente, las oficiales mencionan que la violencia basada en el género también tiene lugar al interior de las corporaciones policiales. Es difícil brindar atención, cuando los

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

propios compañeros carecen de criterio suficiente como para reconocer los derechos de las mujeres. El problema no empieza entonces en el enclave donde se lleva a cabo la tarea de vigilancia, comienza desde otras arenas en donde la asimetría de recursos y el machismo se naturalizan y legitiman.

Conclusiones

Así, al igual que como pasa con los operadores del servicio de transporte, la problemática de la violencia sexual, implica la resolución de otros aspectos vinculados a la provisión de herramientas y recursos para potenciar las labores de la autoridad.

Además de promover el respeto de los derechos entre todas las personas, se debe trabajar para que existan las condiciones necesarias y suficientes como para garantizar la debida aplicación de normas y tratamiento de víctimas. Si bien, existe una limitante para dimensionar la magnitud de las agresiones sexuales contra las mujeres al interior de la sociedad, resulta igual de preocupante que la impunidad ante este tipo de vejaciones prevalezca como algo común. No solo se debe condenar el menoscabo de las mujeres, se debe perseguir, se debe sancionar y se debe erradicar.

Análisis de información sobre el grupo focal con servidores públicos asociados a los espacios de transporte público

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En complemento a la perspectiva del personal de seguridad, el estudio de línea base también se orientó a la recopilación de testimonios entre trabajadoras de nivel operativo en el sistema de transporte público.

Para ello, se llevó a cabo una sesión colectiva de discusión con 2 encargadas de taquilla del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM); 2 conductoras de RTP Atenea; 2 inspectoras de ruta; 1 responsable de monitoreo de Metrobús en el corredor línea 1; 1 supervisora general de plataforma de Metrobús de la línea 6; y, 1 representante de la agencia de atención al usuario en Metro. El propósito de focalizar la captación de servidoras públicas devino de la necesidad de contar con información directa por parte de trabajadoras que cotidianamente viven y aprecian la dinámica de desplazamiento de usuarias y usuarios en núcleos de transportación.

Entre quienes diariamente colaboran con la provisión de servicios, la problemática de violencia sexual en contra de mujeres y niñas en el espacio público, representa una amenaza a la convivencia que no sólo es altamente común, sino que incluso se ha tornado en una cuestión de resistencia y adaptación en el entorno urbano.

La frecuencia con que tienen lugar actos de agresión sexual implica desde la visión del personal operativo, un riesgo que como los asaltos, las fallas en el sistema de transporte o los percances viales, forma parte de la cotidianidad ciudadana. Sin duda, ello no quiere decir que la gravedad de las conductas impropias sea pasada por alto. Según las participantes, tres problemas subyacen en la protección de derechos de las mujeres en el uso del espacio público:

- En primer lugar, la falta de medidas preventivas de carácter institucional y consuetudinario. Al interior del grupo de discusión, se señala en repetidas ocasiones que la violencia sexual tiene lugar como consecuencia de la provisión de ventajas a los sujetos que cometen conductas impropias en contra de las mujeres. Ya sea porque las transeúntes o viajantes están expuestas a constantes distracciones, por la falta de intervención oportuna del personal de vigilancia o la ausencia de protocolos claros

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

de actuación, las situaciones convergen en el aprovechamiento de escenarios en los que las víctimas están desprovistas de herramientas para evitar toparse con individuos sospechosos o dedicados al acoso sistemático.

- En segunda instancia, la ausencia de suficiente sensibilidad entre autoridades y responsables de brindar atención a las mujeres. La poca empatía, la baja credibilidad o la falta de modales mínimos de trato con las personas, fueron señaladas por parte de las informantes como elementos comunes entre sus propios compañeros de trabajo y por parte de quienes están a cargo de tareas ministeriales. Acudir a los trabajadores para pedir auxilio, solicitar información sobre los procedimientos legales o simple y llanamente levantar una denuncia, se vuelve algo poco esperable en la medida en que prevalece una barrera entre la autoridad y la ciudadanía.
- Finalmente, el tercer gran problema, se relaciona con la falta expedita de respuesta ante el acontecimiento de situaciones de violencia sexual. De acuerdo con las entrevistadas, además de la prevención es necesario endurecer las penas por la comisión de delitos, concretar la imbricación entre el auxilio psicológico y el apoyo jurídico y crear un sistema único que se dedique a atender prioritariamente a las víctimas. La magnitud de problemáticas cotidianas que se presentan en la ciudad y en los espacios de transporte se traduce en un rebasamiento de responsabilidades que impacta en la importancia que se les da a todos y cada uno de los casos de emergencia. Asaltos, episodios de violencia familiar, riñas o agresiones sexuales, constituyen agravantes que demandan de respuesta inmediata, pero que al tiempo requieren de formas de procesamiento sutilmente diferentes.

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

- Todas las informantes reconocen que han sido testigos de actos de violencia sexual dentro de los respectivos sistemas de transporte donde laboran (STCM, Metrobús y RTP) tanto en sus funciones de servidoras públicas, así como en su carácter de

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

usuarias del transporte público. Asimismo, ocho de nueve informantes expresaron que han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público en algún momento de su vida.

- Ambas operadoras del RTP, una de las informantes despachadora en taquilla en el STCM y la informante que monitorea en el Metrobús, expresaron que han sido violentadas sexualmente por los usuarios del transporte mientras se encuentran en sus horarios de servicio (4 de 9 informantes).
- Las informantes expresaron que existen tres perfiles de varones acosadores en el transporte público:
 4. Varones que aprovechan los momentos con mayor afluencia para ejercer tocamientos, frotamiento de pene (por encima de la ropa) y mirar lascivamente a las mujeres. Según las informantes, este tipo de varones aprovecha las condiciones del espacio “amontonamiento” para autosatisfacerse.
 5. Varones que actúan de manera premeditada cuando los transportes van casi vacíos. Las informantes expresaron que este tipo de agresores actúan con alevosía porque ya tienen estructurada una “estrategia” para escoger a sus víctimas (usualmente mujeres jóvenes y que van distraídas). Según las informantes, este tipo de agresores cometen actos “más violentos” porque sacan sus penes para tener roces con alguna parte del cuerpo de la mujer con la finalidad de eyacular sobre ellas.
 6. Varones exhibicionistas. Éstos son agresores sexuales que no buscan ningún tipo de contacto con la víctima, “disfrutan” mostrar al público sus genitales o bien, actos de masturbación.

Asimismo, las informantes mencionaron que saben sobre agresores con ceguera o debilidad visual que usan su condición de persona con discapacidad para hacer tocamientos a las mujeres, también mencionaron que hay varones que se hacen pasar por invidentes.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

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

Conclusiones

A partir del trabajo con este grupo de informantes, queda claro que otro de los desafíos para erradicar la violencia sexual en contra de las mujeres, está establecido por la falta de coordinación estrecha entre distintos actores. Las perspectivas calificadas de servidoras públicas y personal de vigilancia apuntan al conocimiento robusto de situaciones cotidianas, que lamentablemente en muy ocasiones se traducen en marcos operativos concretos y en tareas de prevención.

En ese sentido, es urgente estructurar mecanismos de colaboración entre distintos agentes que permitan el establecimiento de protocolos claros de actuación. A modo de ejemplo, el antecedente de “Viajemos Seguras” resulta relativamente conocido entre las encargadas de la responsabilidad policial, pero poco ubicado entre otras áreas operativas. La información debe fluir de manera mucho más dinámica, a fin de que todos los involucrados incidentales tengan identificadas las herramientas disponibles y las probables vías de auxilio en caso de alguna contingencia.

Tal y como afirman algunas de las voces aquí recogidas, acabar con la violencia sexual pasa necesariamente por erradicar las ventajas sistémicas e institucionales

prevalecientes, obstaculizando que los agresores logren evadir el peso de la ley y continuar actuando con impunidad.

Análisis de información sobre el grupo focal con varones

En definitiva, uno de los componentes centrales para comprender cabalmente la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres, está relacionado con los discursos y perspectivas de los varones.

La construcción y expresión de modelos de género se engarza ineludiblemente a la proyección cotidiana de masculinidades y a la forma en como éstas se traducen en pautas de apropiación y conducción del espacio público.

Ciertamente, incorporar este elemento de análisis reclama de un tratamiento sistemático y de mayor profundidad que el que se logra con el trabajo de campo realizado en el marco de este estudio de línea de base. Empero, como parte de los objetivos investigativos, se consideró que resultaba imprescindible llevar a cabo una exploración panorámica, mediante el diálogo con un grupo de usuarios de los enclaves de desplazamiento urbano.

De la discusión con distintos participantes, quizá el hallazgo más llamativo se condensa en la naturalización de la violencia sexual cuando se ostenta una posición de género que no implica una propensión amplia y directa para convertirse en víctima. Los informantes sugieren que efectivamente, el hecho de ser hombre no exenta de las posibilidades de ser agredido sexualmente; aunque en definitiva, las formas en cómo se presentan las vejaciones aluden a situaciones mucho más aisladas, poco recurrentes y de impactos más sutiles. Pareciera prevalecer la noción de que como varones el recurso de la defensa inmediata siempre está disponible. La respuesta es expedita por cuanto los preceptos de masculinidad dictan que es mucho más sencillo confrontar con la fuerza y la interpelación directa.

Así, para los hombres entrevistados, hablar de violencia sexual es conversar sobre algo que se objetiva, que les pasa a otras personas, a las mujeres sobretodo. También implica pensar en circunstancias que son comunes, prácticamente inevitables en el desplazamiento por la ciudad. Es tal el sentido “natural” y “asiduo” de la violencia que se perpetra contra las mujeres, que en el discurso subyace un dejo de tolerancia y aceptación hacia las insinuaciones de corte sexual; las aproximaciones casuales que rayan en la intimidación o la provisión de comentarios solo por el arreglo o apariencia de las personas.

En repetidas ocasiones, se sugiere de manera velada que la vestimenta de las mujeres es una justificación para ejercer distintas conductas que, no se conceptúan como impropias, por cuanto se asume que existe una provocación implícita. No obstante, en las narrativas emerge un doble discurso por cuanto acciones como los “piropos”, cortar el paso, dirigir miradas o emitir chiflidos, son aceptados en el imaginario como muestras de “ayuda” o “cumplido” a la autoestima de las mujeres. Pero cuando se trata de golpes, coacciones para tener relaciones sexuales o persecuciones, se opina que la violencia es algo que debe ser erradicado porque “las mujeres también tienen derechos”.

La disposición del espacio es un aspecto que para los hombres, como para otros grupos antes abordados, resulta también clave en la reproducción de la violencia sexual. Sitios como los paraderos, se califican como “focos de infección”, donde condiciones de insalubridad, baja visibilidad, escaso alumbrado o trayectos laberínticos, impactan en la sensación de seguridad con que se camina o realizan los viajes diarios.

Es peculiar, que además como probable mecanismo de prevención de la violencia sexual contra las mujeres, los participantes refieran la importancia de contar con dispositivos de vigilancia tales como las cámaras o botones de pánico. Si bien, tales instrumentos efectivamente tienen un impacto positivo en la labor de resguardo, destaca que prácticamente en ningún momento se haga una lectura crítica sobre las prácticas de convivencia o el machismo que prevalece en el trato cotidiano.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Un aspecto relevante de la discusión, es que fueron visibilizados grupos vulnerables de mujeres que no habían sido mencionados en otras sesiones. Por ejemplo, un asistente se refirió a las niñas que venden dentro de los vagones del metro y de otros transportes, que desde su punto de vista son susceptibles de ser víctimas de diferentes formas de violencia. Otro grupo fueron las mujeres con discapacidad que venden o cantan, pues de acuerdo a su situación de discapacidad son más susceptibles de ser víctimas de alguna o varias formas de violencia y discriminación.

La percepción de inseguridad en el transporte público fue un tema recurrente. Los factores de riesgo mencionados fueron los espacios oscuros o con poco flujo de personas y con falta de elementos de seguridad, los transportes percibidos como más inseguros por los asistentes fueron los microbuses y los autobuses sobre todo aquellos que en su ruta van del Estado de México al Distrito Federal, y viceversa. El transporte percibido como más seguro fue el Metrobús, pues de acuerdo con los participantes el trayecto por avenidas principales como Insurgentes, reduce la posibilidad de que no haya presencia de personal de auxilio.

Para los participantes, la violencia sexual consiste en conductas que no se finalizan una vez perpetrada la agresión. De manera interesante, muchos de los entrevistados adujeron que la espiral de vejación continúa cuando las víctimas solicitan auxilio y no son debidamente atendidas ni por otros pasajeros o transeúntes, ni por la autoridad misma.

Empero, en forma contradictoria, la falta de intervención cuando se testimonian vejaciones sexuales contra las mujeres fue justificada argumentando que en muchos casos las víctimas se niegan a recibir ayuda, y que incluso se molestan cuando se les pregunta qué sucedió. Adicionalmente, se mencionó que al ser hombre existe una noción generalizada de que todos son potenciales agresores, lo cual dificulta que un varón pueda prestar apoyo a alguien que ha sido acosada por algún sujeto.

Conclusión

Al igual que en otros grupos de informantes no se corrobora la existencia de un patrón visual o de apariencia de los agresores, los hombres entrevistados refirieron conocer múltiples estrategias para la perpetración de conductas impropias. Portar objetos para encubrir tocamientos, propiciar acercamientos incidentales, bloquear el paso o restringir la libertad de movimiento, entre otros, son plenamente identificados en sus trayectos cotidianos. Irónicamente, al percatarse de los hechos, se asume que es responsabilidad de las mujeres saber cuidarse y reaccionar ante ese tipo de prácticas.

Así, la información obtenida no puede ser desde luego extrapolada para la generalidad de hombres. Sin embargo, es notable que los grados de consenso al interior de la sesión realizada, dan cuenta de percepciones ampliamente enarboladas entre los varones.

Una estrategia de intervención requiere necesariamente trastocar la dimensión disposicional asociada a la constitución de masculinidades. La objetivación de la violencia sexual como una situación ajena y que solo le ocurre a “otras personas” debe ser desplazada por una mayor conciencia sobre el daño que se produce a las víctimas. El sentido de corresponsabilidad debe ser promovido y reforzado para romper con la dicotomía agresor-víctima. Las ventajas que detonan la comisión de actos impropios pasan también por la falta de reacción de quienes permanecen indiferentes frente a la problemática. El espacio público es de todos y todas, la seguridad debe ser un asunto que llama a la actuación conjunta y al mutuo cuidado.

Análisis de información sobre las entrevistas semi-estructuradas con mujeres con discapacidad

La discapacidad la entendemos con un término que abarca todos los tipos de deficiencias y limitaciones de alguna facultad física o mental que limite o dificulte el desarrollo normal de la actividad de las personas. Dentro de los diversos tipos de discapacidad la CNDH reconoce cuatro tipos de discapacidad: 1) discapacidad motriz, 2) discapacidad sensorial, 3) discapacidad cognitivo-intelectual, 4) discapacidad psicosocial.

La violencia contra las personas con discapacidad parte de un eje estructural de exclusión de espacio público, debido a que su complejidad es poco atendida por las instituciones y la infraestructura de la ciudad, por lo que rastrear la violencia sexual de las mujeres con estas características ha sido una dificultad para esta investigación, ya que su invisibilización ha ocasionado también mecanismos de preservación muy endogámicos que no permiten el acercamiento al fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres de este grupo.

El espacio público y el sistema de transporte público no están diseñados para que las personas con algún tipo de discapacidad tengan una libre movilidad. Las trayectorias de viaje se ven limitadas por la infraestructura que la Ciudad provee. Existe una construcción urbana limitada que integre de manera real a las personas con diversos tipos de discapacidad. Es por ello que estos grupos se ven limitadas para desarrollar su vida cotidiana en los espacios públicos y el transporte que a todas luces representan una serie de violencias desencadenadas que parten de la exclusión de la que son víctimas.

Un primer acercamiento al material codificado sugiere la necesidad por construir acciones específicas que den cuenta de la complejidad que implican los diversos tipos de discapacidades en las experiencias de las mujeres con estas características, tanto en el espacio y transporte público, ya que un primer acercamiento refiere que las instituciones los manejan como seres asexuados, por lo que no existe ningún mecanismo de atención a víctimas discapacitadas en temas de violencia sexual.

Sin hacer diferencia al tipo de discapacidad de las mujeres entrevistadas, la apertura a los relatos de sus prácticas cotidianas ilustran lo decisivo que es para su propia corporeidad, la desigualdad de condiciones físicas. Aunque si bien la percepción de riesgo en su entorno cotidiano es latente, los mecanismos de discriminación aplican en un segundo o tercer nivel, de los cuales es imposible eludirlos. Las identificaciones personales dan cuenta del género, de la discapacidad y de las complicaciones que se han de abordar al hacer uso de medios de transportes públicos agresivos a las necesidades que como mujeres con discapacidad requieren.

A diferencia del resto de los usuarios de medios de transporte públicos (quienes no quedan exentos de actos violentos) las mujeres con discapacidad no centran su discurso en la infraestructura de dichos medios sino del trato al que son acreedoras durante su uso. El tipo de atención que reciben de la gente y del personal laboral, se da tanto en sentido activo como en la ausencia del mismo. De ahí que, independientemente del tipo de discapacidad, la discriminación es un factor que se presenta en la vida diaria.

Se trata aquí, por tanto, de dos categorizaciones de violencia distintas en contenido pero que parten de un mismo punto: la condición de discriminación y riesgo de las mujeres discapacitadas. A diferencia del usuario o usuaria común, se evidencia un problema de reconocimiento social a la gente discapacitada que no es propio de un sector específico. Basta decir que las mujeres entrevistadas relataron haber sido violentadas sexualmente tanto en los vagones generales como en aquellos de uso exclusivo.

Aunado al riesgo que representa transportarse, fue posible recolectar información relativa a una atención inadecuada de los prestadores de servicio de transporte público a mujeres con discapacidad. Se relata falta de capacitación de personal, mecanismos protocolarios de atención y una marcada desconsideración a una cultura de solidaridad sobre la discapacidad. La situación es tal que son ellas quienes refieren haber asistido a cursos de orientación de movilidad y accesibilidad que les permite adecuarse al trato externo y no viceversa. En otras palabras, las informantes han referido que existe una revictimización institucional ya que muchas de las víctimas de violencia sexual con discapacidad que han sido referidas a instituciones públicas como el psiquiátrico negándoles la atención y en otros casos han sido sobre-diagnosticados, esto debido a que no hay personas especializadas que comprendan las dimensiones psicológicas, cognitivas y de salud de las diversas discapacidades.

Una de las informantes señaló que en términos de violencia es muy cotidiano escuchar que personas con discapacidad son agredidas en el espacio público y el transporte, sin embargo,

la violencia a la que refieren tiene que ver más con exclusión, golpes, empujones que con la violencia sexual, lo cual según lo señala no es que no exista sino que no es dimensionada, ya que la mayoría de las veces no cuentan con las herramientas para entender cuáles son los límites entre acercamiento y acoso o si lo que viven pueden nombrarlo de alguna manera.

Podemos observar como este panorama agresivo a la discapacidad, lleva implícita la imposibilidad al espacio público. El miedos que se expresa de los familiares de personas con discapacidad al abuso sexual de sus hijas e hijos, genera una espiral de situaciones sociales y estructurales que alejan la posibilidad de que éstas lleven una vida independiente, con el pleno ejercicio de sus derechos, ya que el espacios, las rutas y la cotidianidad misma en el exterior los vuelve vulnerables sobre todo a la violencia sexual.

Conclusiones

Existe un problema en relación al derecho al espacio público de las personas con discapacidad, ya que si bien existen elementos que incluyen a un tipo de discapacidad, dejan de lado otros por lo que la segregación por género se ve reforzada también, ya que como se mencionó en párrafos anteriores, la percepción de inseguridad es atravesada sobre todo en términos de violencia sexual, lo que conlleva a mecanismos de preservación que impiden el desarrollo pleno de las personas con discapacidad para realizar una vida independiente.

Reforzando lo anterior se puede hablar de que existe una percepción de que las políticas públicas están encaminadas sólo a dos tipos de discapacidad, la discapacidad motora y la visual. Esto reproduce una marcada marginación de las personas con otros tipos de discapacidad, ya que parte del problema es que muchas de éstas personas no tienen un acceso estructural a los derechos básicos como el acceso a la salud y la educación, por lo que tienen pocos elementos con los cuales poder salir al espacio público. Y que muchos de los que tienen acceso se trunca su formación una vez terminada la secundaria, ya que no

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

existen mecanismos institucionales de integración de las personas con discapacidades de diversa índole.

Existe una incapacidad jurídica en torno a las denuncias en relación a la violencia sexual de personas con discapacidad ya que no existen redes institucionales consistentes de referencia y contrarreferencia que atiendan a personas víctimas de violencia sexual que puedan atender situaciones críticas, a personas con discapacidades diferentes, lo que lleva a que se re victimice a las personas agredidas, ya que se intenta seguir los elementos de denuncia y probación del delito de la misma manera que con las personas que no tienen discapacidad.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

ANEXO 3

Registro fotográfico de grupos focales

1. Sesión 1

Fecha: 26/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 9



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

2. Sesión 2

Fecha: 26/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 7



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

3. Sesión 3

Fecha: 27/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 10



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

3. Sesión 4

Fecha: 27/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 9



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

4. Sesión 5

Fecha: 27/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 6



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

5. Sesión 6

Fecha: 28/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 7



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

6. Sesión 7

Fecha: 28/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 7



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

7. Sesión 8

Fecha: 28/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 7



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

8. Sesión 9

Fecha: 29/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

9. Sesión 10

Fecha: 29/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

10. Sesión 11

Fecha: 29/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

11. Sesión 12

Fecha: 30/10/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 7



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

12. Sesión 13

Fecha: 02/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 6



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

13. Sesión 14

Fecha: 04/11/2015

Lugar: Instalaciones Ruta 87

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

14. Sesión 15

Fecha: 06/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

15. Sesión 16

Fecha: 09/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 6



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

16. Sesión 17

Fecha: 11/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 5



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

17. Sesión 18

Fecha: 13/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 8



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

18. Sesión 19

Fecha: 16/11/2015

Lugar: Colegio de México

Número de asistentes: 9



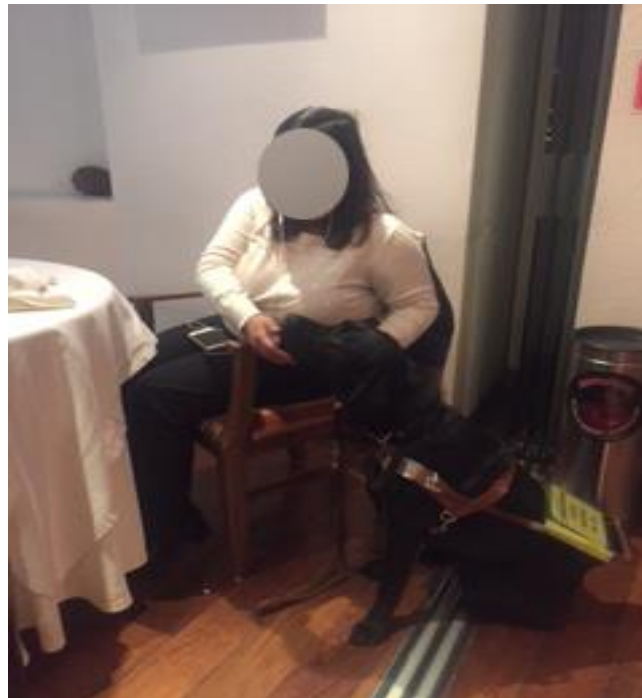
Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

19. Sesión 20 (Entrevista semi-estructurada)

Fecha: 18/11/2015

Lugar: Antara Polanco

Número de asistentes: 1



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

20. Sesión 21 (Entrevista semi-estructurada)

Fecha: 24/11/2015

Lugar: Domicilio particular

Número de asistentes: 1



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

DISEÑO CONCEPTUAL OPERATIVO Y ESQUEMA TÉCNICO DEL SISTEMA INFORMÁTICO DE MONITOREO DE ACCIONES PARA LA PASE DE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES

Índice

I. Consideraciones preliminares	243
II. Objetivos y metodología de la línea de base	248
2.1. Objetivos.....	248
2.2. Metodología.....	248
2.2.1. Estudio diagnóstico sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños.....	250
2.2.2. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: informantes de primer nivel.....	251
2.2.3. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: grupos vulnerables e informantes de segundo nivel.....	260
2.2.4. Diseño de un sistema de monitoreo: metodología marco lógico y matrices de objetivos e indicadores	265
2.3. Limitaciones del trabajo.....	265
2.4. Diseño del documento de línea base	266
III. Hallazgos principales de la etapa de estudio diagnóstico	267
3.1. ¿De qué tamaño es el problema de la violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México?	267
3.2. ¿Cuáles son las distintas expresiones de la violencia sexual?.....	269
3.3. ¿Es diferente la violencia sexual que se ejerce en el espacio público y el privado? ...	271
3.4. ¿Las mujeres se sienten seguras en el uso del espacio público?.....	273
3.5. ¿Cómo se perciben los espacios de transporte en la Ciudad de México entre las mujeres?.....	274
3.6. ¿La violencia sexual es un problema claramente identificado por las mujeres?	276
3.7. ¿Quiénes son propensas a ser violentadas sexualmente en el espacio público?	277
3.8. ¿Existe un perfil del agresor?	279
3.9. ¿Cuáles son las tácticas de auto-preservación que emplean las mujeres para evitar ser violentadas sexualmente en el espacio público?	281
3.10. ¿Cómo reaccionan las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el espacio público? ¿Cómo reaccionan otros agentes sociales?.....	283
3.11. ¿Cuáles son las consecuencias identificadas de ser víctima de violencia sexual?.....	286
3.12. ¿Cuáles son las causas imputadas de la violencia sexual en el espacio público?	288

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

3.13.	¿Cómo perciben y viven las mujeres indígenas los riesgos de ser víctimas de violencia sexual en el espacio público?	291
3.14.	¿Cómo perciben y viven las mujeres con discapacidad los riesgos de ser víctima de violencia sexual en el espacio público?	290
3.15.	¿Cómo se identifica y percibe la problemática de violencia sexual por parte del personal de conducción del transporte público concesionado?	294
3.16.	¿Cómo se percibe la problemática de violencia sexual entre el personal de seguridad de los circuitos de transporte de la CDMX?	298
3.17.	¿Cómo se percibe la problemática de la violencia sexual entre otros servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México?	303
3.18.	¿Cómo se piensa a la violencia sexual en contra de las mujeres desde la perspectiva de los varones?	311
IV.	Síntesis de hallazgos y recomendaciones.....	315
4.1.	Área de intervención disposicional.....	321
4.2.	Área de intervención circunstancial.....	324
4.3.	Áreas de intervención relacional	328
V.	Bibliografía empleada para el estudio diagnóstico	330
I.	Anexos	335
VI.	Planteamiento de la cuestión.....	340
6.1.	Elementos de definición; análisis de involucrados, árbol de problema y árbol de soluciones	341
6.1.1	Análisis de involucrados	343
6.2.	Estructura analítica y alcances de la intervención: Matriz de Marco Lógico y Sistema de Indicadores	349
VII.	Bibliografía empleada para el marco lógico.....	359

IX. Consideraciones preliminares

El presente documento es el resultado de un proceso de investigación realizado en diferentes etapas por un equipo de investigadoras e investigadores de El Colegio de México, bajo auspicio y acompañamiento de ONU-Mujeres y el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal (Inmujeres DF).

La violencia en todas y cada una de sus expresiones conforma una problemática multicausal, en la que agresiones o conductas perjudiciales en contra de cualquier ser humano, son a la vez productoras y productos de desigualdades sociales, asimetrías de poder y obstáculos para el desarrollo integral de toda persona.

Particularmente, la violencia que se ejerce en contra de las mujeres y las niñas constituye un fenómeno que resulta de los modelos de género y las normas sociales establecidas que presentan un sistema diferenciado por sexo, el cual constituye asimetrías expresadas en relaciones de poder en lo social y privado de carácter controlador, dominante y agresivo hacia las mujeres. Esto se expresa mediante un trato desigual diferenciado por género en los diversos ámbitos de la vida, negación de derechos fundamentales, posesión inequitativa de capitales o en distinciones de etnia, edad, capacidades o religión, a lo cual se suma el estatus de subordinación que infundadamente se ha naturalizado mediante los modelos de género (Purkayastha et. al., 2003; Pain, 1991; Dymén & Ceccato, 2012; England & Simon, 2010).

De manera específica, el desplazamiento y aprovechamiento de las ciudades está atravesado por la apropiación desigual del espacio entre hombres y mujeres, pues la experimentación de sensaciones de temor, riesgos, amenazas o formas de violencia directa, son disparidades basadas en el género que se viven y se actualizan en la cotidianidad de los circuitos de interacción, los recorridos y el trazado de rutas entre orígenes y destinos.

En este sentido, la relación entre el espacio público y privado se hace manifiesta en el *continuum* de expresiones sociales y arreglos relacionales que tienden a reproducir la exclusión, control, apropiación y dominación de las mujeres, mediante la asignación y negación de espacios a los que las mujeres “deben pertenecer” o se les niega su presencia.

Entendemos que la violencia en contra de las mujeres suele suscitarse a partir de la intersección entre distintas formas de agresión o provocación de daño,⁸ sin embargo, la violencia sexual representa una de sus versiones más preocupantes, tanto por su incidencia

⁸ De acuerdo con la *Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)* de 1994, se entiende por violencia contra la mujer: “Todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se procede en la vida pública o privada”.

como por sus efectos sobre quienes han sido violentadas. Las agresiones de carácter sexual vienen dadas por un amplio espectro de conductas no deseadas que van desde el acoso verbal y sexual, el exhibicionismo, las amenazas de muerte, tocamientos o roces sobre ciertas partes del cuerpo hasta la violación (ONU-Mujeres, ONU-Habitat, 2012).

En primer lugar, el común denominador entre las distintas expresiones de violencia sexual radica en que, independientemente del espacio de ocurrencia o del perpetrador, se consuma una vejación sobre los derechos de las mujeres para moverse de forma segura, ejercer sus libertades y tomar parte activa en la vida pública o las decisiones concernientes a su desarrollo eminentemente personal.

En segundo lugar, toda forma de violencia sexual se ejerce mediante la condición de género, teniendo como elemento de referencia el cuerpo de las mujeres o las niñas. Esto último, considerando que el daño provocado va más allá de las lesiones físicas, causando serias consecuencias para el desarrollo psicológico y social de las personas violentadas.

Finalmente, en tercer lugar, la forma en la que se ejerce este tipo de violencia es mediante la coacción con amenazas, intimidaciones, coerción física o abuso de autoridad, así como aquellas en las que se toma ventaja de quienes por múltiples razones se les niega su derecho para decidir sobre sus cuerpos (Basile, Smith, Breiding, Black & Mahendra, 2014).

La prevalencia de agresiones sexuales en contra de mujeres y niñas, es sin lugar a dudas un agravante que debe ser combatido y erradicado al interior de cualquier contexto. Ya sea que se trate de situaciones en ámbitos privados o en espacios abiertos y de uso común, puesto que dichas conductas, acciones y discursos representan una amenaza para el desarrollo pleno, integral e igualitario de toda sociedad.

Resulta particularmente alarmante que la violencia sexual sea reproducida y tolerada en los escenarios cotidianos de la esfera pública. Como espacios intrincados, complejos y a la vez llenos de retos en materia de accesibilidad, las ciudades fungen también como epicentros de contradicción donde la movilidad y aprovechamiento de sus locaciones y puntos de desplazamiento conllevan al riesgo de limitar los derechos de las mujeres y niñas. Tales restricciones son especialmente significativas, cuando se trata de las prerrogativas referentes al goce de su entorno bajo garantías efectivas de seguridad.

En esa lógica, la Ciudad de México requiere de políticas públicas integrales que permitan comprender, prevenir y acabar con las formas habituales de violencia sexual que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas a lo largo de sus experiencias de uso y traslado, tanto en el transporte público como en sus espacios aledaños. Ya que lograr la erradicación de la violencia contra las mujeres y las niñas también es construir una ciudad más libre, respetuosa de los derechos fundamentales y más segura para todas y todos.

Como punto de partida del trabajo de investigación que dio lugar al presente documento, se asumió a la movilidad como un eje troncal que implica no sólo la posibilidad de acceder, habitar y transitar el espacio por parte de las personas, sino a la construcción cotidiana de desplazamientos para cubrir necesidades individuales, sociales y económicas, se suma la noción del derecho sentido a la ciudad. Con ello se busca, además de relevar la importancia de factores como la calidad, la seguridad o la eficiencia en la infraestructura urbana, remarcar la importancia de generar conciencia, experiencias y oportunidades para afianzar la autonomía y el poder decisional de las mujeres y las niñas sobre el modo en que viven, usan y se apropian de los espacios en que desenvuelven su sociabilidad día con día.

Para comprender y atender la problemática de la violencia sexual en las locaciones de transporte y sus contornos de desplazamiento en el Distrito Federal, se observa como un fenómeno multidimensional, analizado a través del estudio diagnóstico y el acopio de datos en campo, estableciendo tres dimensiones analíticas que posibiliten relacionar factores, causas y líneas de acción con dimensiones concretas. Estas contribuirán a explicar la incidencia y reproducción de las agresiones sexuales de la siguiente manera:

- d. **Dimensión disposicional:** la cual se refiere al establecimiento y reproducción de modelos de género, es decir, normas que implican un trato desigual, que otorga una distribución diferenciada de los espacios que les corresponden a las mujeres y a los hombres. Aquí se incluyen pautas y discursos culturales que intervienen en la forma de las relaciones de género, que fomentan las expresiones de violencia sexual, la invisibilización o tolerancia de las mismas, así como los modos en que se naturalizan tales agresiones y las experiencias de víctimas, los perpetradores, los espectadores y la autoridad. Este componente apunta a reflexionar que lo que no es percibido como un problema no puede ser atendido ni resuelto de manera cabal.
- e. **Dimensión circunstancial:** da cuenta del conjunto de condiciones y elementos situacionales bajo los que se ejerce la violencia sexual en contra de mujeres y niñas. Esta incorpora la preponderancia del trazado espacial de la ciudad; la calidad y accesibilidad a su infraestructura de movilidad; las condiciones de desplazamiento, así como el despliegue táctico de recursos de vigilancia y seguridad. Contemplar tales factores, permite relacionar la forma en que la trama urbana y sus recursos condicionan los riesgos a los cuales están sometidas las mujeres en sus experiencias cotidianas de traslado y presencia en el espacio público.
- f. **Dimensión relacional:** considera las pautas de interacción, vínculo y trato entre mujeres, niñas y otros actores en locaciones urbanas. Dicho componente coadyuva a la comprensión del problema de la violencia sexual como enclave de participación y corresponsabilidad de distintos agentes sociales. Tomadores de decisiones; autoridades; personal de vigilancia; operadores y operadoras de servicios de transporte; comerciantes, así como hombres y mujeres, niños y niñas, se asumen

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

como parte de los escenarios cotidianos de sociabilidad en la ciudad. Así, más allá de la dicotomía víctima-agresor, se busca destacar cuál es el papel de cada parte en el combate y erradicación de las conductas sexuales violentas que tienen lugar en los circuitos de transportación y sus entornos circunvecinos.

A partir estos tres componentes se buscan conformar estrategias de intervención en contra de la violencia sexual que se ejerce sobre las mujeres y niñas en el Distrito Federal. La aproximación al fenómeno se centra en el conjunto de expresiones sexuales violentas que ocurren en los espacios de traslado y locaciones aledañas asociados al uso cotidiano de la ciudad. En ese sentido, y reconociendo que dicha problemática no es privativa del espacio público, es importante contribuir al desarrollo de políticas que permitan atender tanto el derecho a la movilidad libre y segura así como el derecho a la ciudad de todas y todos, lo cual permitirá ir transformando los modelos de género que atraviesan todos y cada uno los espacios de la vida.

La prevalencia y reproducción de la violencia sexual debe ser entendida como un problema público y social que demanda el replanteamiento de normas y parámetros de convivencia que van más allá del entorno de familia, trabajo o escuela, y que impactan directamente en la relación que se entreteje entre distintos agentes en la cotidianidad de la ciudad. Así, las recomendaciones y hallazgos que se sistematizan en este documento se suscriben a los propósitos del Programa Global “Ciudades seguras, libres de violencia contra las mujeres y las niñas” promovido conjuntamente en 2010 por ONU-Mujeres, ONU-Hábitat y 50 asociados globales y locales.

Sumado al espíritu de tal iniciativa, este esfuerzo busca impactar a la *“comunidad para cambiar normas, actitudes e instituciones sociales perjudiciales que discriminan y toleran la violencia en contra de las mujeres”* (Mlambo-Ngucka, UN-Women Executive Director).

Asimismo, las tareas realizadas en el marco de esta investigación buscan alimentar los propósitos del Gobierno de la Ciudad de México que, a través del Instituto de las Mujeres, promueve la conformación de un instrumento programático que fortalezca la presencia de actores en el espacio público. Con el antecedente de “Viajemos Seguras”, la capital del país ha sentado un precedente regional que hoy en día tiene como objetivo apuntalar y consolidar la coordinación entre distintos entes institucionales, a fin de garantizar que las mujeres puedan gozar de condiciones plenas de uso, desplazamiento, apropiación y vivencia del entorno urbano.

Construir espacios públicos seguros, así como reivindicar la libertad y autonomía decisional de las mujeres y niñas, es una tarea de todos. Ninguna sociedad puede prevalecer a costa de la exclusión, el maltrato o el menoscabo de cualquiera de sus integrantes.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

X. Objetivos y metodología de la línea de base

10.1. Objetivos

Los objetivos de este documento consisten en plantear una línea de base para la generación de estrategias de intervención para prevenir, combatir y erradicar la violencia sexual que se ejerce en contra de las mujeres y niñas en los espacios de transportación y locaciones aledañas en la Ciudad de México.

Para la satisfacción de dicho objetivo, se pretende:

- e. Exponer de manera sistemática los hallazgos obtenidos en el estudio diagnóstico a fin de caracterizar de manera general la problemática a ser atendida.
- f. Identificar los elementos disposicionales, circunstanciales y relacionales que contribuyen a la incidencia y reproducción de la violencia sexual en contra de mujeres y niñas al interior de los espacios de transportación y locaciones aledañas en la Ciudad de México.
- g. Proponer un estimado de población beneficiaria para las estrategias de intervención, así como sus atributos relevantes y necesidades básicas.
- h. Establecer un conjunto de recomendaciones que especifiquen líneas de acción e indicadores para la generación de instrumentos de política pública en el contexto de interés.

10.2. Metodología

Los estudios de línea de base tienen como propósito principal la recopilación de datos primarios y secundarios, a fin de describir y analizar las condiciones sociales, económicas, culturales o institucionales de una problemática específica en un espacio y tiempo determinados (Freudenthal & Narrowe, 1993).

La conducción de tal esfuerzo se realiza en el marco de búsqueda de una estrategia de intervención que permita atender algunos de los factores más preponderantes que inciden en la prevalencia del problema de interés.

A la luz de la iniciativa promovida en 2010 por ONU-Mujeres, ONU-Hábitat y otros 50 asociados internacionales, el Programa Global “Ciudades seguras, libres de violencia contra las mujeres y las niñas”, contempla como un pilar estratégico la sistematización, generación y análisis de información que permita comprender de qué manera puede fortalecerse el goce de derechos y libertades en el espacio público. Uno de los principales problemas es la violencia sexual que se ejerce en contra de mujeres y niñas durante el uso y desplazamiento cotidiano que se realiza en las ciudades, lo cual se ha corroborado en estudios previos en Nueva Delhi y Quito bajo auspicio del programa global.

De igual forma, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (CDMX) constituye una de las instancias clave sumadas a las tareas programáticas de alcance internacional. Mediante el Programa “Viajemos Seguras”, en operación desde el año 2008, así como con base en distintos esfuerzos de sistematización y análisis emprendidos desde el gobierno local, la capital se ha configurado como un enclave nacional que ha tematizado de forma primordial la agenda de género en la discusión, reconocimiento y otorgamiento de derechos de las personas en distintos ámbitos.

Con todos esos antecedentes, se determinó que la Ciudad de México sería participe de las acciones realizadas por instancias específicas de Naciones Unidas y sus socios globales. De esa manera, el trabajo que aquí se presenta fue realizado mediante cuatro etapas que se explican a continuación.

10.2.1. Estudio diagnóstico sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños

Como primera etapa, se realizó el estudio diagnóstico sobre la violencia sexual en contra de las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños en la Ciudad de México. Este estudio estuvo orientado a la conjunción, sistematización y análisis de información en cuatro niveles:

- e. La revisión del marco normativo internacional, nacional y local, con miras a detectar potenciales problemas en la armonización legislativa del Distrito Federal, en materia del derecho de las mujeres y niñas a una vida libre de violencia.
- f. Descripción general del contexto local, la cual incluyó (1) el panorama sobre la violencia que viven las mujeres y niñas en la Ciudad de México; (2) la movilidad de las mujeres en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM); así como (3) un análisis exploratorio de la geografía del delito en la capital, centrado en la violencia física y sexual que tiene lugar en los espacios de transportación. El primer componente se desarrolló mediante la consulta de datos del Censo Nacional de Procuración de Justicia Estatal 2014 de INEGI; el Informe Estadístico Delictivo en el Distrito Federal de la Dirección de Política y Estadística Criminal de la Procuraduría General de Justicia del DF (PGJ-DF); el Informe de Acciones 2014 del Programa Interinstitucional Viajemos Seguras; así como las tasas de incidencia delictiva reportadas por la Dirección Ejecutiva de Análisis y Control de Operación Policial de la PGJDF. El segundo aporte, se basó en la exploración de la Encuesta de Origen y Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México de 2007 (INEGI), con el objeto de caracterizar los modos, rutas, costos y tiempos de desplazamiento de las mujeres en la red de transporte capitalina. Por

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

último, la tercera veta contextual, se focalizó en el análisis de la distribución y correlación espacial de delitos, relacionando las incidencias reportadas ante la PGJ-DF con el lugar de ocurrencia del agravio en puntos nodales de la red de transporte de la Ciudad de México.

- g. Análisis de fuentes complementarias de información, el cual se realizó a partir de la revisión de estudios previos como el de Zermeño y Plácido (2008, 2010), y de encuestas de alcance nacional y con representatividad estatal como la Encuesta Nacional de la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2011) y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2014). Tanto para las investigaciones antecedentes, como para los instrumentos de medición seleccionados, se consideró que aportaran información relevante sobre la problemática de la violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el transporte público o en el ámbito comunitario.
- h. Revisión y evaluación de políticas, instrumentos y recursos existentes relevantes para el Programa Ciudades Seguras, haciendo énfasis en iniciativas particulares como el Programa Viajemos Seguras, el cual ha sido implementado por el Gobierno del Distrito Federal desde el 2008.

Esta primera fase, estuvo caracterizada por un trabajo exhaustivo de diagnóstico que hiciera posible conocer cuál es el balance de información que se tiene al interior del Distrito Federal, en torno a la incidencia y magnitud de la violencia sexual que se ejerce en contra de mujeres y niñas.

Una vez que se estableciera cuál es el tipo de datos con los que se cuentan a nivel institucional, investigativo y ministerial, se procedería a diseñar una segunda etapa de trabajo basada en la compensación de vacíos de información.

10.2.2. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: informantes de primer nivel

La segunda etapa de trabajo consistió en el diseño estratégico para la inmersión en campo que pudiera brindar datos complementarios a los obtenidos mediante el estudio diagnóstico de gabinete realizado previamente.

A partir del balance llevado a cabo en la primera etapa, se identificaron fortalezas y áreas de oportunidad en el acervo de información de fuentes institucionales, ministeriales e investigativas (*véase*, Cuadro1).

Cuadro 1. Fortalezas y áreas de oportunidad en la información del Distrito Federal sobre violencia sexual en contra de mujeres y niñas, al interior de los espacios de transporte y sus locaciones aledañas

Fortalezas	Áreas de oportunidad
<ul style="list-style-type: none"> Los datos disponibles permiten estimar qué tipo de agresiones en contra de las mujeres se presentan con mayor prevalencia 	<ul style="list-style-type: none"> Se carece de un sistema único de gestión de información Las peticiones institucionales ante los organismos responsables son atendidas de manera ineficiente o no atendidas. No existen parámetros metodológicos transparentes y accesibles a cualquier usuario, que permitan determinar el grado de fiabilidad de los instrumentos o esquemas de registro de entidades gubernamentales específicas. Los datos son difícilmente comparables por cuanto existen algunas incompatibilidades en la muestra o población atendida; el esquema de consignación o sistematización de indicadores; la definición puntual de constructos; así como los periodos de reporte. Aun entre entidades gubernamentales subordinadas a una misma cabeza de sector, persiste la falta de un sistema único de captación de datos que permita evitar errores de consistencia, duplicidad u omisión de registros.
<ul style="list-style-type: none"> Se posibilitan aproximaciones con grados disímboles de certeza con relación al perfil de las personas mayormente afectadas 	<ul style="list-style-type: none"> Existe poca o nula información disponible acerca de rutas y hábitos de transportación; tácticas de auto-preservación; experiencias ante la autoridad en caso de denuncia; así como de percepciones de accesibilidad, confort y calidad en el servicio del transporte público. Todos ellos, relacionados de manera directa o indirecta con la violencia sexual en los desplazamientos de mujeres y niñas a lo largo de la ciudad. Se carece de información robusta sobre los agresores y sus <i>modus operandi</i>.
<ul style="list-style-type: none"> Existe información relativamente robusta sobre las percepciones de riesgo en algunos circuitos de transportación 	<ul style="list-style-type: none"> Hay pocos datos disponibles sobre las percepciones de quienes ejercen el rol de autoridad, la evaluación crítica de su desempeño y de los recursos que condicionan su accionar ante situaciones de violencia en contra de las mujeres y niñas.
<ul style="list-style-type: none"> Se tienen algunos indicios sobre las reacciones y decisiones enarboladas por las mujeres que han sido víctimas de algún tipo de abuso o tentativa de ataque sexual 	<ul style="list-style-type: none"> Se omiten datos sobre el comportamiento o la pauta de reacción de terceros implicados; esto considerando su relevancia como factor contribuyente o inhibidor de la comisión de actos impropios en espacios de uso comunitario. No existen datos disponibles sobre la manera en que se construye la noción de <i>víctima</i>.
<ul style="list-style-type: none"> Se corrobora que la mayoría de las mujeres afectadas por situaciones violentas, prescinden de la posibilidad de denunciar el hecho ante la autoridad 	<ul style="list-style-type: none"> Prevalece una diferencia importante entre lo que reportan instituciones de procuración de justicia y los datos que provienen de instrumentos abocados a la recopilación y divulgación de información pública (e.g. ENDIREH, ENVIPE).

Fuente: elaboración propia, a partir de los hallazgos obtenidos en la fase de gabinete del estudio diagnóstico

En buena medida, la información disponible permite tener una panorámica transversal de la incidencia de la violencia sexual en contra de mujeres y niñas, sin brindar suficientes elementos comprensivos sobre la forma en cómo se constituye el proceso por el cual tiene lugar una agresión.

Con el objeto de abordar la problemática de interés desde una perspectiva procesal, se buscó diseñar una estrategia de inmersión en campo a fin de conocer las experiencias, percepciones de riesgo y situaciones padecidas o testimoniadas de violencia sexual en mujeres usuarias del transporte público de la Ciudad de México.

La base cualitativa de esta segunda etapa de trabajo daría lugar a un acercamiento a los fenómenos sexuales violentos como circunstancias indisociables de los patrones de movilidad de las mujeres. Así, mediante información obtenida en el estudio diagnóstico de gabinete se conocía que:

- 6) Del total de mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el ámbito comunitario, 43% se ubican el rango de edad de entre 15 y 34 años (ENDIREH, 2011).
- 7) Las mujeres situadas en dicho umbral etario experimentan la adquisición de nuevas responsabilidades, multiplican sus probabilidades de entrada en otros ámbitos de sociabilidad como las escuelas o los centros laborales, y viven cambios asociados a la posible tenencia de responsabilidades familiares.
- 8) En virtud del cumplimiento de múltiples tareas y labores cotidianas, las mismas mujeres hacen un uso intensivo, estratégico y también diferenciado del espacio público y sus plataformas de movilidad.
- 9) La movilidad de las mujeres en el Distrito Federal presenta diferencias importantes asociadas (1) al tiempo promedio de desplazamiento en el transporte público, y (2) los polos de atracción territorial de viajeros.
- 10) Como consecuencia de lo enunciado en el punto anterior, a grandes rasgos se presentan dos bloques de viajeras. Un primero, que se caracteriza por traslados más intensivos en distancia y duración, y que implica recorridos desde la periferia de la capital hasta zonas de alta concentración de viajes tales como los distritos de Anáhuac, Chapultepec, Condesa, Obrera, Balbuena, Morelos, Ciudad de los Deportes, Del Valle, Plateros, Viveros, Ciudad Universitaria y Villa Olímpica, entre otros (Nava y Ramírez, 2015). El segundo, se define por la retención de desplazamientos cortos y poco prolongados, asociados a trayectos que se circunscriben a espacios internos de localidades periféricas.

Con base en lo anterior, el esquema de trabajo con mujeres usuarias del transporte público consideró tres premisas fundamentales:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- d. En primer lugar, que la violencia sexual es un agravante que afecta a las mujeres independientemente de su condición educativa, económica o etaria. No obstante, seleccionar intencionalmente a un sector poblacional con más exposición de uso de la red de transporte, permitiría conocer mayores detalles sobre cómo ocurre y se vive el proceso de riesgo y probable victimización de agresiones sexuales a lo largo de los traslados cotidianos por la ciudad.
- e. En segundo lugar, que el volumen de información disponible sobre la problemática que padecen mujeres y niñas en el contexto capitalino es predominantemente asimétrico. Así, prevalece un mayor acervo de datos sobre lo que ocurre en espacios masificados de la red de traslado, tales como el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y muy pocos indicios sobre los eventos que tienen lugar en otras rutas o circuitos como los del transporte concesionado colectivo o individual (microbuses y taxis). Por ende, el trabajo de campo requeriría de un esquema de captación de participantes que pudiera incluir trayectos por distintas modalidades de transportación.
- f. En tercer lugar, la obtención de registros cualitativos debería apuntar no sólo a la experiencia de uso de la infraestructura de transporte, sino al modo en que las mujeres viven cotidianamente sus traslados desde el momento en que salen de casa hasta el momento en que llegan a su destino. Este punto resulta crucial ya que se busca dimensionar al problema de la violencia sexual desde una perspectiva de movilidad y no sólo como una problemática asociada a ciertas locaciones de transportación.

De esa manera, el esquema de selección se diseñó para captar la mayor heterogeneidad posible de formas de traslado y uso del espacio público. Para ello, se establecieron dos núcleos de reclutamiento de informantes de cara a la realización de sesiones de grupos de discusión. Un primer conjunto estaría dado por participantes captadas en espacios masificados de transportación, tales como los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), en donde confluyen más de tres plataformas de desplazamiento (Metro; Metrobús; Bases de colectivo concesionado; Sitios de Taxi; Red de Transporte de Pasajeros (RTP); Transporte eléctrico):

Cuadro2. Distribución de grupos de discusión, núcleo de reclutamiento en espacios masificados

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres de entre 15 a 18 años de edad	Este corte permite captar a mujeres jóvenes, entre las cuales se destacan a aquellas que están por debajo de la mayoría de edad, y quienes recién han adquirido dicha condición.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Mujeres de entre 19 a 24 años de edad	Este corte permite captar a jóvenes mujeres, mayores de edad. En este sub-estrato se espera captar a estudiantes y mujeres que realizan actividades diversas en materia laboral y familiar.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2
Mujeres de entre 25 a 34 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que posiblemente hayan experimentado la adquisición de mayores responsabilidades productivas o familiares.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 del CETRAM Indios Verdes • 4 del CETRAM Pantitlán • 4 del CETRAM Constitución de 1917 	2
TOTAL			6 grupos

Un segundo conjunto, estaría definido por participantes captadas fuera de los espacios masificados de transporte, y ancladas a localidades periféricas de la Ciudad de México:

Cuadro 3. Distribución de grupos de discusión, núcleo de reclutamiento fuera de espacios masificados

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres de entre 15 a 18 años de edad	Este corte permite captar a mujeres jóvenes, entre las cuales se destacan a aquellas que están por debajo de la mayoría de edad, y quienes recién han adquirido dicha condición.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
Mujeres de entre 19-24 años de edad	Este corte permite captar a jóvenes mujeres, mayores de edad. En este sub-estrato se espera captar a estudiantes y mujeres que realizan actividades diversas en materia laboral y familiar.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
Mujeres de entre 25 y 34 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que posiblemente hayan experimentado la adquisición de mayores responsabilidades productivas o familiares.	<ul style="list-style-type: none"> • 3 Sur-Poniente (Tlalpan) • 3 Sur-Oriente (Milpa Alta) • 3 Oriente (Álvaro Obregón) • 3 Norte (Gustavo A. Madero) 	2
TOTAL			6 grupos

La guía de tópicos para la realización de grupos de discusión fue diseñada para la satisfacción de los siguientes propósitos específicos (véase, Anexos 6.1 y 6.2):

- g) Documentar la percepción de riesgos y las áreas de oportunidad en la provisión de los servicios de transporte público en grupos de usuarias, con el propósito de comprender como se suscita la apropiación de dichos espacios de movilidad; aportar evidencia sobre las necesidades diferenciadas de las mujeres en dichos circuitos, y establecer en qué tipo de modalidades existe un clima de seguridad más favorable.
- h) Conocer la definición de rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de riesgos por parte de grupos de usuarias del transporte público, con el objetivo de esclarecer la probable asociación entre patrones de desplazamiento; modalidades de viaje; esquemas de acompañamiento y horarios de tránsito, con relación a la percepción de riesgos y amenazas, así como con el correlativo repertorio de precauciones que las mujeres emplean en sus trayectos cotidianos.
- i) Recabar información sobre la percepción, conocimiento y testimonios de actos de violencia sexual en el transporte público y sus espacios aledaños por parte de grupos de usuarias, con el propósito de:
 - v. Conocer la imputación de causas que, según las informantes, generan, reproducen y facilitan la violencia sexual en contra de las mujeres en espacios públicos como los circuitos de transportación y sus senderos aledaños.
 - vi. Identificar la asociación entre distintos tipos de agresión sexual y la frecuencia con que se suscitan, con relación a la percepción de gravedad de dichos actos violentos y los efectos que tienen sobre las víctimas.
 - vii. Recuperar la narrativa de mujeres que hayan sido víctimas o hayan testimoniado actos de violencia sexual, a fin de rastrear algunas de las pautas que caracterizan a los agresores; sus modos de operación, así como el tipo de apoyo y necesidades urgentes que deben ser atendidas para brindar auxilio a las personas violentadas.
 - viii. Rastrear de manera general cuáles son las consecuencias que distintos tipos de agresión tienen sobre las mujeres violentadas.
- j) Obtener registros de información sobre los recursos conocidos de las usuarias del transporte público y sobre las reacciones de distintos actores, a fin de conocer parte de los protocolos informales de actuación que ejercen las mujeres en caso de algún incidente de violencia sexual, así como la percepción que se tiene con respecto a la intervención o expectación del resto de los usuarios y usuarias.
- k) Explorar la probable identificación de perfiles del agresor, con lo cual se pretende conocer el tipo de atributos, formas principales de operación y perfiles prototípicos de las víctimas que han sido identificados por parte de las usuarias.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- 1) Explorar el grado de conocimiento de las usuarias sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos y la labor de la autoridad, así como algunas probables soluciones.

La información complementaria reunida a la luz de esta etapa de diagnóstico participativo, permitiría afinar rutas de acción y recomendaciones puntuales para la elaboración de una línea de base.

Se realizó un total de 12 sesiones grupales de trabajo, con 96 informantes; 51 captadas en espacios asociados a CETRAM y 45 en polígonos periféricos de la Ciudad de México. Las características principales de las participantes son:

- 32.3% se sitúan en el rango de edad de entre 15 y 18 años de edad; 33.3% en el intervalo de entre 19 y 24 años; y 34.4% en el de 25 a 24 años.
- 67.7% son solteras y 32.3% están casadas o unidas.
- 63.5% no tienen hijos; 32.3% tienen entre uno y dos hijos; y 4.1% entre tres y cuatro hijos. 90.8% de las mujeres solteras y 6.5% de las participantes casadas o unidas aún no han sido madres.
- 32.3% son empleadas; 61.5% se dedican primordialmente al estudio; 5.2% se abocan a las labores del hogar y 1% estudian y trabajan.
- La escolaridad promedio de las participantes es de bachillerato; 5.2% hasta secundaria; 4.2% con carrera técnica; 71.9% con preparatoria, y 18.8% con estudios universitarios. Dada la selección intencional por grupos de edad, menos de una tercera parte de las mujeres participantes fungen como jefas de familia. No obstante, la distribución del perfil educativo del jefe o jefa de familia sigue una lógica muy similar a la de las informantes.
- En materia de transporte, 82.3% son usuarias intensivas o esporádicas del Metro; 6.3% del Metrobús; 2.1% del tren ligero; 18.8% de combis; 75% de microbuses; 11.5% de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP); 1% de taxis y 1% del Mexibús. Ninguna de las informantes declaró hacer uso de habitual del Trolebús; el Tren Suburbano o EcoBici.
- En cuanto a la duración de sus traslados a sus destinos cotidianos, 14.6% hace menos de 30 minutos a su destino; 43.8% entre 30 minutos y 1 hora; 26% más de 1 hora y hasta 1 hora y media; 13.5% más de 1 hora y media y menos de 2 horas; y 2.1% más de 2 horas. El tiempo de retorno sigue una distribución bastante similar, aunque con importantes incrementos en la tasa de informantes que hacen viajes de más de una hora. Estas sugieren que el regreso a sus puntos de origen o a casa suelen ser mucho más largos.
- Con relación a los controles de selección de grupos, 88.3% de las informantes captadas en CETRAM se concentran en duraciones de viaje superiores a los 30

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

minutos y hasta dos horas. Mientras en el bloque de polígonos periféricos, 66.7% se ubica en los rangos de duración de menos de 30 minutos o máximo 1 hora.

- En materia de gasto diario de transporte, 34.4% invierten entre \$5.00 y \$10.00; 52.1% entre \$11.00 y \$20.00; 12.5% entre \$21.00 y \$30.00 y 1% entre \$31.00 y \$40.00. Estos montos sólo consideran el tramo de ida. Para el trayecto de regreso, la distribución de gasto en transporte es prácticamente la misma, por lo cual la mayoría de las participantes invierten alrededor de entre \$22.00 y \$40.00 promedio en sus traslados cotidianos.
- Las modalidades de viaje se realizan mayoritariamente por el encadenamiento de hasta dos unidades de transporte. En el grupo seleccionado en CETRAM, 11.8% hace uso de un vehículo; 76.5% de hasta dos vehículos; 9.8% utiliza tres transportes, y 2% hace uso de hasta 4 vías de traslado. Mientras en el bloque de polígonos periféricos, 24.4% sólo hace uso de un vehículo; 66.7% de dos, y 8.9% de tres.
- De manera general, 63.5% de las participantes no se sienten seguras desde el primer tramo de sus trayectos cotidianos, en contraparte con un 36.5% que no experimenta algún tipo de sensación de temor o riesgo en el uso del espacio público.
- De entre las usuarias que formaron parte del proyecto participativo, las razones más preponderantes para definir sus estrategias de traslado están: (1) que sea la ruta más directa para llegar a su destino (39.6%); el costo de viaje (28.1%) y el tiempo de traslado (28.1%). La seguridad no aparece como una prioridad particular para las informantes.
- Finalmente, 96.9% de las voluntarias ha padecido alguna de las formas de violencia sexual consideradas en el catálogo del proyecto (*véase*, Anexo 6.3), durante sus trayectos en espacios de transporte o locaciones aledañas durante el curso de los últimos tres meses. 95.8% ha testimoniado la ocurrencia de alguno de los eventos de violencia sexual contemplados en el diagnóstico, y 92.7% conoce a alguna persona que ha sido violentada sexualmente al interior del transporte público o durante sus recorridos por la ciudad. Sobre este último punto cabe destacar que, aunque las cifras aquí documentadas no tienen ninguna pretensión de significación estadística, dado el diseño del esquema de selección cualitativa, el panorama encontrado resulta coincidente con los hallazgos contenidos en estudios previos como el de Zermeño y Plácido (2008, 2010). Estas últimas, documentaron en su investigación antecedente que 9 de cada 10 mujeres habían sido violentadas sexualmente en los circuitos de transportación.

10.2.3. Diagnóstico participativo sobre violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y sus contornos aledaños: grupos vulnerables e informantes de segundo nivel

Una vez realizado el trabajo con mujeres cuyas características las sitúan como usuarias frecuentes del espacio público y sus circuitos de traslado, las baterías investigativas se orientaron a la recopilación de información sobre grupos y agentes incidentales con roles o atributos especiales.

La focalización de conjuntos muestrales de interés vino dada por dos criterios de ordenación: (1) identificación de grupos vulnerables y (2) actores involucrados en la provisión de servicios o intercambios que tienen lugar en el uso y desplazamiento del espacio público.

Por grupos vulnerables suele entenderse a todos aquellos que por su edad, raza, sexo, condición socioeconómica, características físicas, circunstancia cultural o política, se encuentran en mayor riesgo de que sus derechos sean violentados (CNDH, 2002). El sentido implícito de atención urgente requiere en ese tenor, que la adjetivación de vulnerabilidad sea referida al marco espacial o temporal particular de tratamiento o de interés.

A falta de mayor tiempo y presupuesto para cubrir un amplio rango de actores o personas ubicadas en dicha categoría, se determinó que la prelación estaría dada por el eje troncal de movilidad y derecho a la ciudad enarbolada en el marco de toda la investigación. De ese modo, la especificación de grupos de trabajo se concentraría en (a) mujeres indígenas y (b) mujeres con discapacidad.

Respecto de las primeras, es preciso recordar que la CDMX es una de las seis entidades urbanas con más de 100 mil habitantes de origen indígena (AMDH, 2008). En términos exactos, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010 de INEGI, en la capital residen aproximadamente 122 mil 411 personas que se auto-adscriben a algún grupo étnico particular. La presencia indígena en el entorno metropolitano deriva predominantemente de la condición de residencia y asentamiento generacional en ciertas localidades, así como de los constantes flujos migratorios, mismos que pueden llegar a ser itinerantes o de relativa mayor permanencia.

Acorde con la Secretaría de Desarrollo Rural y Equidad de las Comunidades del Gobierno del Distrito Federal, delegaciones como Iztapalapa, Gustavo A. Madero,

Cuauhtémoc y Tlalpan, operan como los principales focos de concentración indígena. Asimismo, el estatus ocupacional entre este tipo de personas suele ser altamente diverso, dado que la añeja asociación con el espacio rural ha tendido a transitar hacia una mayor mezcla cultural y a la incursión en distintos ámbitos de educación y empleo.

Justamente por la transformación paulatina en los marcos de sociabilidad de los grupos indígenas en la ciudad, los desafíos en materia identitaria y de plena inclusión se han tornado más complejos. Las necesidades de movilidad, desplazamiento y uso del espacio público de personas indígenas remiten al florecimiento de obstáculos asociados a esquemas de incorporación desfavorables en el plano económico, dificultades vinculadas a la práctica de sus lenguas y marcos culturales de persistente discriminación. Por todas esas razones, el acercamiento a mujeres indígenas permite problematizar la interseccionalidad de desventajas que se desprenden tanto de la condición de adscripción sexual como de la circunstancia de origen étnico.

Por su parte, con relación a las personas con discapacidad, se sabe que en la CDMX al menos un 5.46% de la población presenta limitaciones motrices, audiovisuales o mentales, lo cual equivale a un total de 483 mil 045 habitantes que requieren de atenciones especiales. Más aún, se debe considerar que de ese volumen, el 56.9% son mujeres y que la principal incidencia deriva de capacidades restringidas de movilidad (INEGI, 2010). Similar al caso de los grupos indígenas, la plena inclusión en la vida cotidiana y productiva depende en buena medida de la superación de constreñimientos y de la redefinición de parámetros en el trato con sujetos que padecen de alguna desventaja física.

Más aún, colateral al problema de discriminación que también prevalece en materia de discapacidades, los entornos urbanos presentan carencia de adecuaciones espaciales que faciliten el goce de derechos de tránsito y la realización de tareas diarias.

La importancia de ambos grupos retomados en la investigación, radica en evidenciar la conjugación de características peculiares que apuntan a su conversión en detonantes de desigualdad, que sumados a la cuestión de género, propician la prevalencia del ejercicio de la violencia y el menoscabo de derechos.

Ahora bien, también en forma complementaria, además de la consideración de dos grupos vulnerables específicos, el trabajo de campo se orientó a la adición de otras voces relacionadas con el desplazamiento por el espacio público. Nuevamente, sin preponderar el alcance y representación de todos los sectores presentes en el plano urbano, se optó por priorizar la aprehensión de informantes clave para la reconstrucción de elementos circunstanciales, dimensionales y relacionales imbuidos en el proceso de violencia sexual que padecen mujeres y niñas.

Bajo tal premisa, se estimó la realización de grupos exploratorios de discusión con tres tipos de sujetos:

- d) Personal de conducción de unidades del transporte público concesionado, considerando que como parte de las áreas de oportunidad detectadas en el estudio diagnóstico, dicha modalidad constituye uno de los nichos de menor información y conocimiento dado su tamaño y complejidad.
- e) Personal de vigilancia y seguridad en instalaciones del sistema de transporte público, tales como Metrobús o Metro, quienes en su calidad de agentes pertenecientes a la Policía Auxiliar (PA) o Policía Bancaria Industrial (PBI), testimonian distintas conductas y prácticas del público usuario al interior de los espacios de traslado.
- f) Servidoras públicas pertenecientes al personal operativo de transporte quienes, en sus tareas como taquilleras, inspectoras, conductoras, checadoras o enlaces de atención, fungen como observadoras de primera mano sobre los hábitos y acciones que caracterizan al público usuario en espacios de traslado.

En estos tres casos, la guía de tópicos para la realización de sesiones colectivas de trabajo se orientó por la correspondencia entre los siguientes objetivos y preguntas de investigación:

Cuadro4. Relación de objetivos secundarios y preguntas de investigación, terceros implicados (autoridades y operadores(as) de servicios)

Objetivo principal: Explorar las experiencias, reflexiones críticas y percepción de riesgos y oportunidades, por parte de autoridades y agentes de incidencia diversos, en el combate, prevención y erradicación de la violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus locaciones periféricas.	
Objetivo secundario	Pregunta de investigación
f) Documentar como son percibidos los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las percepciones de seguridad y riesgos identificados en espacios de transporte público por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio
g) Explorar como se percibe la problemática de la violencia sexual en los enclaves de transportación y sus espacios aledaños por parte del personal de seguridad y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué tipo de conductas y con qué frecuencia se presentan actos de violencia sexual en contra de las mujeres, según el personal de seguridad y operadores(as) del servicio • ¿Qué tipo de causas o factores identifican las(os) informantes de interés como determinantes o contribuyentes para la ocurrencia de conductas de violencia sexual en contra de las mujeres?
h) Recabar información sobre la gestión y procedimientos típicos por parte del personal policial y operadores(as) del servicio, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus espacios aledaños	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo ha procedido, procede o procederían los(as) informantes de interés, en caso de alguna situación de violencia sexual en contra de las mujeres? • ¿Cuáles son las herramientas y recursos

Cuadro4. Relación de objetivos secundarios y preguntas de investigación, terceros implicados (autoridades y operadores(as) de servicios)

Objetivo principal: Explorar las experiencias, reflexiones críticas y percepción de riesgos y oportunidades, por parte de autoridades y agentes de incidencia diversos, en el combate, prevención y erradicación de la violencia sexual en contra de las mujeres en el transporte público y sus locaciones periféricas.	
Objetivo secundario	Pregunta de investigación
	<p>disponibles de intervención en caso de alguna situación de ese tipo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué dificultades u obstáculos identifican los(as) informantes de interés para intervenir o atender casos de violencia sexual en sus espacios de trabajo?
i) Explorar la identificación de situaciones o modos de operación de agresores, así como de atributos probables en las víctimas, por parte del personal policial y operadores(as) del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las características o situaciones prototípicas que identifican las informantes en la comisión de actos de violencia sexual? • ¿Qué tipo de características de las mujeres se asocian a un mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual, según los(as) informantes?
j) Explorar el grado de conocimiento del personal policial y operadores(as) del servicio, sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos, así como algunas probables soluciones.	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué tipo de programas o apoyos institucionales identifican los(as) informantes en la erradicación, prevención y combate a la violencia sexual en los espacios de interés? • ¿Qué propuestas de mejora o solución sugieren las informantes?

Fuente: elaboración propia

Finalmente, a modo de redondear toda la pesquisa, se incluyó también un grupo de tipo exploratorio con varones de entre 17 y 34 años de edad, con quienes se sostuvo una charla general sobre la manera en cómo perciben el ejercicio de violencia sexual en contra de las mujeres en el espacio público y sus circuitos de transportación.

Respecto de este último grupo, vale la pena señalar que la comprensión cabal del fenómeno de la violencia sexual que padecen mujeres y niñas en muy distintos ámbitos, requiere de un trabajo mucho más sistemático, profundo y detenido sobre el correlativo papel que juegan los hombres. Sin duda, estos no solo suelen prevalecer como los protagonistas de actos de agresión, sino que a su vez, asumen otros roles de intervención o expectación. Asimismo, la importancia que tiene la configuración y asunción de la masculinidad en el trato e interacción con las mujeres, es un factor clave que demanda de tratamientos mucho más amplios, para conocer su impacto en los arreglos relacionales cotidianos y particularmente en el desarrollo de situaciones donde prevalece la violencia como un recurso de poder, dominación y control.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Pese a tales limitantes, el propósito de incluir una inmersión panorámica con hombres jóvenes, apunta a la detección de indicios que puedan servir para posteriores indagaciones y marcos generales de intervención por medio de políticas públicas.

En virtud de todo lo anterior, esta tercera etapa consistió en la aplicación de herramientas cualitativas con los siguientes conjuntos:

Cuadro5. Distribución de grupos de discusión, grupos vulnerables y agentes incidentales

Perfil de informantes	Alcances	Número máximo de informantes	Número de grupos
Mujeres indígenas de entre 17 y 36 años de edad	Este corte permite captar a mujeres que se auto-adscriben y reconocen como pertenecientes a algún grupo étnico particular, y que además, por su características etarias, experimentan mayores posibilidades y requerimientos de movilidad en el espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres 	2
Mujeres con discapacidad, rangos de edad indistintos	Este corte permite captar a mujeres que experimentan limitaciones motrices, audiovisuales o mentales que impactan en el uso y aprovechamiento del espacio público	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres 	1
Personal de conducción de unidades del transporte público concesionado	Este grupo se realizó con apoyo del personal de conducción y control de la ruta 86 de la Ciudad de México. Se contó con presencia de 6 hombres y 2 mujeres con experiencia como choferes de autobuses.	<ul style="list-style-type: none"> • 6 hombres • 2 mujeres 	1
Personal de vigilancia de espacios de transporte público: mujeres	Este grupo permite captar a mujeres pertenecientes a los cuerpos de PA o PBI en instalaciones del metro o metrobús	<ul style="list-style-type: none"> • 8 mujeres parte de la PA o PBI 	1
Personal de vigilancia de espacios de transporte público: hombres	Este grupo permite captar a hombres pertenecientes a los cuerpos de PA o PBI en instalaciones del metro o metrobús	<ul style="list-style-type: none"> • 8 hombres parte de la PA o PBI 	1
Servidoras públicas pertenecientes al personal operativo del transporte público	Este grupo permite captar a mujeres que realizan sus labores cotidianas como prestadoras de distintos servicios en espacios de transporte masificado	<ul style="list-style-type: none"> • 2 taquilleras • 2 inspectoras • 2 conductoras de Atenea • 2 checadoras del metrobús • 1 enlace de atención al usuario del metro 	1
Hombres de entre 17 y 34 años de edad	Este grupo permite captar a jóvenes varones que por su condición etaria experimentan mayores posibilidades y requerimientos de desplazamiento en el	<ul style="list-style-type: none"> • 8 hombres 	1

	espacio público		
TOTAL			8 grupos

10.2.4. Diseño de un sistema de monitoreo: metodología marco lógico y matrices de objetivos e indicadores

10.3. Limitaciones del trabajo

Aunado a las limitaciones informativas antes señaladas, el esfuerzo realizado para la elaboración de la línea de base posee algunas restricciones asociadas a temas no incluidos en las fases de trabajo de gabinete y campo del estudio diagnóstico.

En primer lugar, es pertinente señalar que tanto las fuentes de información institucional, ministerial o investigativo, así como los datos obtenidos mediante la estrategia cualitativa de inmersión, no consideran indicios sustantivos sobre la problemática de la violencia sexual en la población infantil. A la vez que el fenómeno prevalece poco explorado en el caso de las niñas, las dificultades para definir esquemas alternativos de recopilación de registros, hacen que las exploraciones demanden presupuesto, tiempo y recursos específicos para brindar un acercamiento robusto.

En segundo lugar, todo trabajo sobre violencia sexual en contra de las mujeres, debe considerar el componente fundamental de la construcción y ejercicio de masculinidades. En este caso, tal y como se mencionó en apartados anteriores, solo se presenta una exploración panorámica sobre las posturas, vivencias y reacciones de los hombres frente al tema.

Finalmente, las recomendaciones expresadas en este documento, apuntan a dimensionar el proceso de violencia sexual en contra de las mujeres, por encima del establecimiento puntual de indicadores cuantitativos de medición. Dicha cuestión es resultante de la imposibilidad de compatibilizar las distintas fuentes de registro a nivel nacional, o de llevar a cabo la aplicación de un instrumento independiente con pretensiones de significación estadística para la población beneficiaria.

10.4. Diseño del documento de línea base

Con el objetivo de esclarecer la ruta de recomendaciones que alimentan la línea de base, el documento presenta primeramente los hallazgos puntuales de las fases de estudio

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

diagnóstico. Para facilitar la lectura, el apartado está redactado a manera de preguntas y respuestas en torno al fenómeno analizado.

En segundo lugar, se presenta la matriz de acciones e indicadores, cuyos componentes se desprenden del tratamiento multidimensional de la problemática estudiada.

XI. Hallazgos principales de la etapa de estudio diagnóstico

El trabajo realizado tanto en la fase de gabinete como en la etapa de campo del estudio diagnóstico, permite responder un conjunto de preguntas puntuales sobre el fenómeno de la violencia sexual que aqueja a las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México.

11.1. ¿De qué tamaño es el problema de la violencia sexual contra las mujeres en los espacios de transporte y locaciones aledañas de la Ciudad de México?

De acuerdo con la Encuesta Nacional de la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) del año 2011, 1 de cada 2 mujeres mayores de 15 años en el Distrito Federal ha sido víctima de violencia en el ámbito comunitario. Es decir, aproximadamente 1 millón 715 mil 853 mujeres han sido agredidas en el uso de espacios comunes al interior de la Ciudad de México.

Los agravios considerados en la ENDIREH van desde tocamientos impropios, insinuaciones o propuestas de intercambio sexual, toma de represalias por negarse a algún contacto sexual, ser obligada a tener relaciones sexuales, provocación de miedo a ser atacada sexualmente, haber sido obligada a realizar actos sexuales por dinero, haber sido forzada a mirar escenas o actos sexuales, haber sido agredida físicamente, haber sido humillada frente a otras personas, ser ignorada por el hecho de ser mujer, y/o haber sido objeto de algún comentario obsceno o lascivo. El común de todas esas incidencias estriba en el lugar de ocurrencia, teniendo en cuenta que haya sucedido en locaciones como la calle, la escuela, la oficina, la fábrica o taller, la casa, el transporte público, el cine, el centro comercial o algún otro espacio de relativo uso común en la ciudad.

En el caso de los datos recabados por medio de dicha encuesta, solamente seis tipos de agresiones parecen presentarse de modo más recurrente en espacios como la calle o el transporte público: agresiones físicas (55.01%); miedo provocado de ataque o abuso sexual (59.6%); actos sexuales forzados por dinero (58.29%); tocamientos impropios (89.64%); ser forzada a mirar escenas o actos sexuales (89.71%), y ser objeto de frases ofensivas de carácter sexual (95.54%).

Por su parte, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) del 2014, señala que del total de personas que fueron víctimas de algún delito, 47% son mujeres y 10% reportaron alguna falta de índole sexual. De ese 10%, el 98% se corresponde a mujeres que sufrieron algún tipo de delito en materia sexual. Al respecto, 56.3% de tales agravios fueron cometidos en la calle (44.8%) o en el transporte público (11.5%).

En un estudio realizado por Martha Fabiola Zermeño y Elizabeth Plácido (2008, 2010) mediante una encuesta en CETRAM de alta confluencia, se encontró que 9 de cada 10 mujeres ha sido víctima de violencia sexual a lo largo de su vida; mientras que 8 de cada 10 padecieron agresiones al menos durante el año previo al momento de levantamiento de datos. De acuerdo con sus hallazgos, al menos un tercio de las informantes sintió miedo de ser atacada sexualmente en el transporte público; poco menos de una quinta parte fueron perseguidas por hombres en los espacios de transportación; y cerca del 2% fueron víctimas de violación. Aproximadamente, 7 de cada 10 han sido objeto de frases ofensivas de carácter sexual; 50% han sido tocadas o manoseadas de manera impropia; 70% ha padecido recargamientos corporales por parte de algún sujeto; entre otros.

Similar a las proporciones de incidencia obtenidas por Zermeño y Plácido, el diagnóstico participativo emprendido para la presente línea de base sugiere que 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de algún tipo de violencia sexual durante sus recorridos cotidianos.

En ese sentido, la magnitud de la violencia sexual en general, y al interior de espacios de transportación o locaciones públicas en lo particular, resulta todavía difícil de estimar. Tres limitaciones pesan para poder tener una medición fidedigna del tamaño del fenómeno:

- d. Cómo se mide y se consigna la violencia sexual. Esto representa un problema debido a que **no existe un catálogo exhaustivo, unificado y riguroso** que conjunte las distintas y variadas expresiones de agresiones sexuales que se ejercen en contra de las mujeres y las niñas. Como consecuencia, se tienen mediciones dispersas y relativamente no comparables entre sí, las cuales redundan en estimaciones imprecisas.
- e. La diversidad de propósitos entre distintos instrumentos. Esto abona a que según sea el objetivo de cada encuesta o forma de consignación, el énfasis espacial, temporal o muestral tienda a visibilizar o invisibilizar la tasa de incidencia de cierto tipo de agresiones. Por ende, **es necesario que, dada la gravedad del problema de la violencia sexual en general, y de su prevalencia en el espacio público en lo particular, se cuente con un registro específico orientado a conocer cómo se suscita dicho fenómeno en los circuitos cotidianos de interacción de la ciudad.**
- f. La incompatibilidad de definiciones de la violencia. Esta cuestión resulta problemática por cuanto el carácter multidimensional del concepto, implica la urgente delimitación de objetivos y nociones. La violencia es un constructo general que puede derivar en violencia basada en pertenencias categoriales, espacios de ocurrencia, modos de perpetración del daño, tipo de agresores, entre otras. En virtud de ello, **la violencia sexual en contra de las mujeres debe ser tratada como una dimensión que está atravesada y relacionada por otras violencias, con una carga específica dada la pertenencia categorial del sexo de las víctimas y que**

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

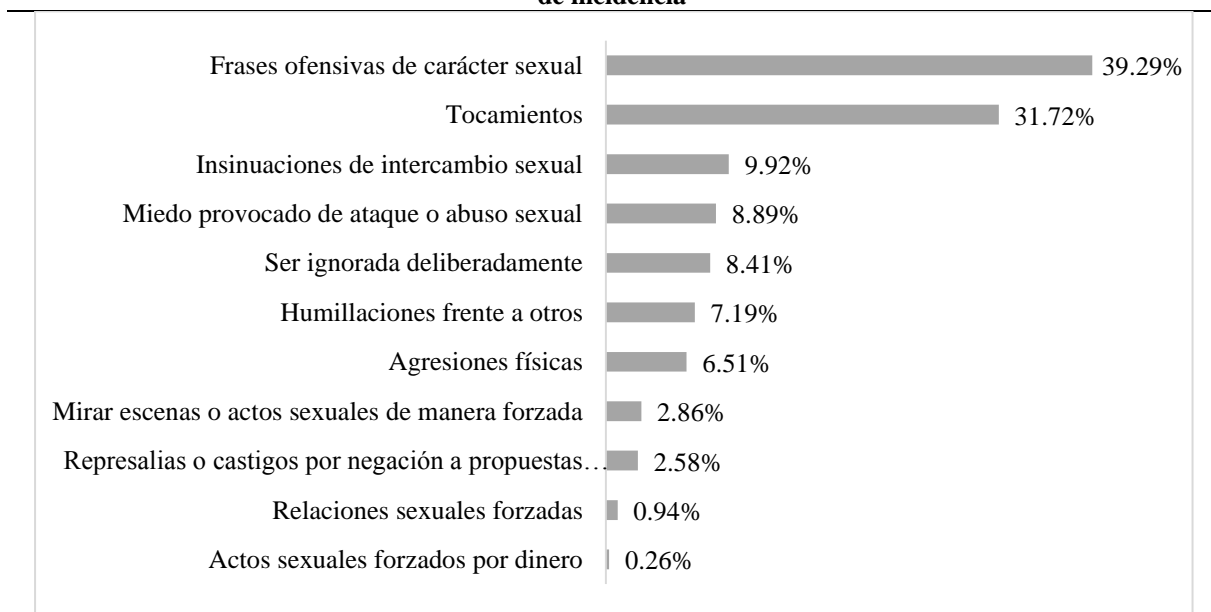
constituye un continuum entre prácticas nocivas en distintos espacios tanto privados como públicos.

11.2. ¿Cuáles son las distintas expresiones de la violencia sexual?

No existen formas de violencia sexual que sean más graves que otras expresiones. **Toda forma de violencia en lo general, y de agresión sexual en lo particular, constituye un agravante que debe ser prevenido y erradicado al interior de la sociedad.**

No obstante, más allá de una jerarquización por importancia, existen actos y conductas sexuales violentas que prevalecen más que otras. Por ejemplo, de acuerdo con la ENDIREH (2011), las agresiones que se presentan con mayor frecuencia en contra de las mujeres son frases ofensivas de carácter sexual y tocamientos impropios. Estos últimos, seguidos de insinuaciones de intercambio sexual; el miedo provocado a ataques o abusos sexuales, ser ignorada deliberadamente solo por ser mujer, ser humillada frente a otros o ser agredida físicamente.

Gráfico 1. Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario del Distrito Federal, según tipo de incidencia⁹



Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011.

En esa misma tesitura, y cercano a los hallazgos de investigaciones previas (Zermeño & Plácido, 2008, 2010), en el diagnóstico participativo de línea de base, se encontró entre las

⁹ En la ENDIREH se consideran espacios pertenecientes al ámbito comunitario, todos aquellos sitios de uso común tales como casa; transporte; calles y centros comerciales o de recreación.

informantes que los eventos más frecuentes se relacionan con conductas como: miradas lascivas y morbosas (90.6%); chiflidos con relación a la apariencia o el cuerpo de la persona (81.3%); acercamientos desmedidos (67.7%); recargamientos corporales (66.7%); comentarios o frases ofensivas de carácter sexual (67.7%) y tocamientos impropios (55.2%).

Lo anterior, no implica que no se susciten situaciones de otra naturaleza. Nuevamente, consistente con los datos obtenidos por Zermeño y Plácido (2008, 2010), los registros del diagnóstico participativo para línea de base indican que:

- 41.7% de las informantes fueron perseguidas por algún sujeto en sus traslados cotidianos;
- 21.9% fue fotografiada o videograbada sin su consentimiento;
- 12.5% padecieron que alguien les mostrara fotos o videos pornográficos;
- 21.9% recibió insinuaciones para tener relaciones sexuales;
- 37.5% fue ofendida o humillada solo por el hecho de ser mujer;
- 30.2% vio limitada su libertad de tránsito por algún sujeto;
- 8.3% fue forzada a moverse hacia algún lugar por indicaciones de otra persona;
- 7.3% sufrió el intento de que alguien la forzara a tener relaciones sexuales;
- al 18.8% alguien quiso besarla o acariciarla mediante coacciones;
- 24% fue agredida físicamente con puñetazos, patadas, pellizcos, entre otros;
- 28.1% fue testigo de algún acto de exhibicionismo;
- 5.2% fue víctima de eyaculación sobre su ropa o cuerpo;
- al 29.2% le esculcaron sus pertenencias personales;
- 28.1% fue acosada por medio del uso de celulares;
- 7.3% fue víctima de intento de secuestro;
- 4.2% fue intimidada por un grupo de hombres para ser atacada sexualmente; y,
- el 1% fue forzada a prostituirse.

11.3. ¿Es diferente la violencia sexual que se ejerce en el espacio público y el privado?

La violencia sexual que tiene lugar en el ámbito privado y en el espacio público constituye un *continuum* que deriva de la problemática del menoscabo de derechos de las mujeres y las niñas al interior de la sociedad. En ese sentido, **las agresiones sexuales, independientemente del sitio en que tienen lugar y del perpetrador que la ejerce deben ser atendidas desde una perspectiva integral.**

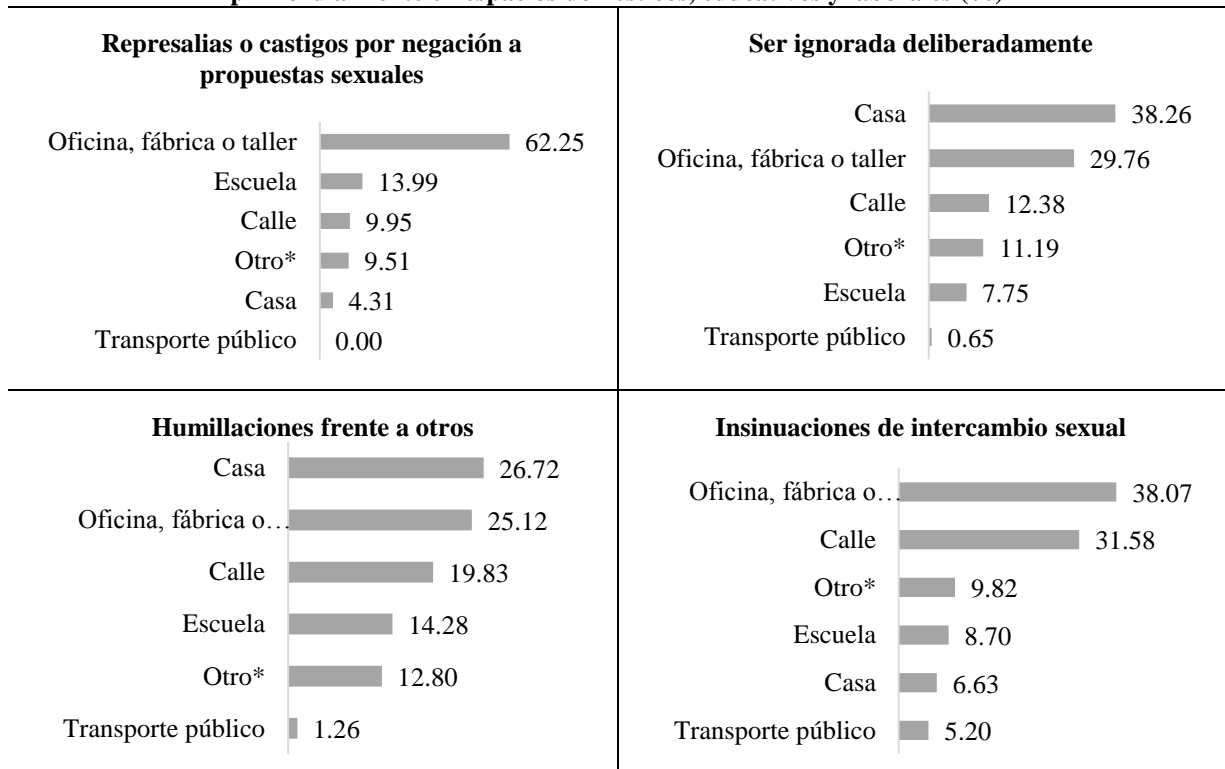
Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Sin embargo, aunque las tareas de intervención deben estar orientadas a reducir y erradicar las conductas violentas en todo espacio y tiempo, también se debe reconocer que existen variaciones asociadas al tipo de actos y a la identificación de quienes los cometen.

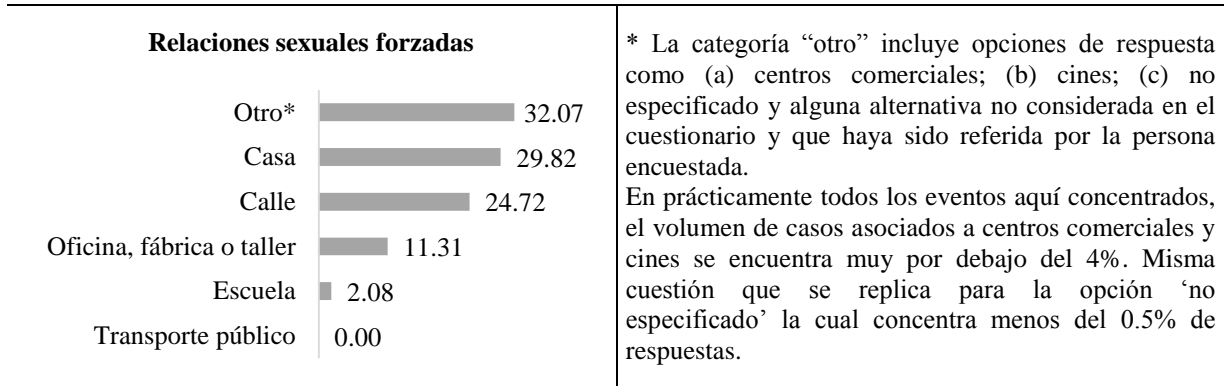
De ese modo, de acuerdo con datos de la ENDIREH (2011) existe una importante relación entre las locaciones donde se ejerce la violencia sexual, la prevalencia de ciertos eventos y los atributos prototípicos de los agresores.

En primera instancia, la información de dicha encuesta permite distinguir formas violentas que ocurren con mayor frecuencia al interior de ámbitos relativamente confinados como el hogar, los centros educativos o laborales. En dichos espacios, la magnitud de ciertas agresiones tiende a ser mucho más concentrada que en locaciones abiertas o de carácter público.

Gráfico 2. Eventos de violencia comunitaria en el Distrito Federal, cuyas tasas de incidencia se focalizan primordialmente en espacios domésticos, educativos y laborales (%)



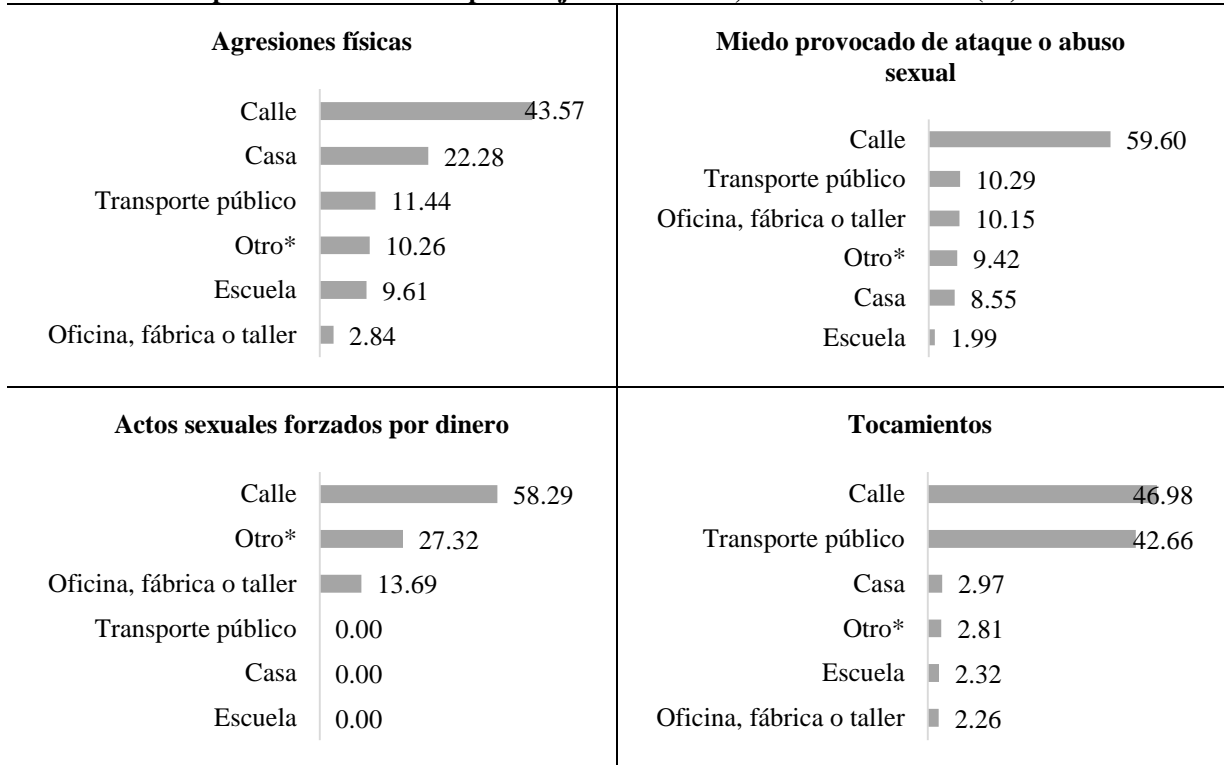
Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.



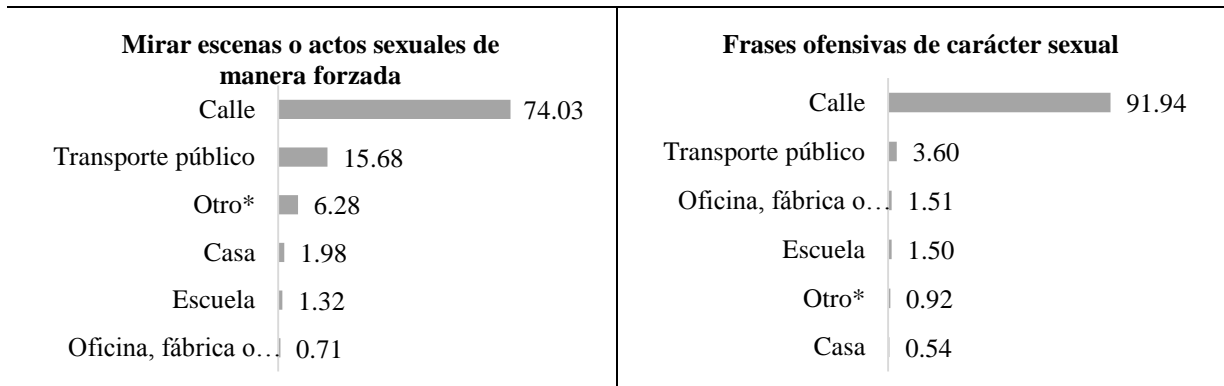
Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011

En contraparte, de acuerdo con esa misma fuente, existen otro conjunto de actos violentos que tienden a suceder de manera mucho más frecuente en circuitos de interacción relativamente abiertos como la calle o los espacios de transporte.

Gráfico 3. Eventos de violencia comunitaria en el Distrito Federal, cuya incidencia se focaliza primordialmente en espacios ajenos al laboral, escolar o doméstico (%)



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.



* “Otro” incluye opciones como (a) centros comerciales; (b) cines; (c) no especificado y alguna alternativa no considerada en el cuestionario.

Fuente. Elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011.

En modo concomitante, la identificación de agresores tiende a estar influida por el tipo de conducta que se ejerce en contra de las mujeres y el lugar en que se suscitan los agravantes.

Cuadro 6. Relación entre agresores identificados, tipo de agresiones y espacios en que prevalecen los eventos violentos

Eventos violentos que prevalecen en ámbitos relativamente confinados como la escuela; el trabajo o el hogar		Eventos violentos que prevalecen en el espacio público	
Represalias o castigos por negación a propuestas sexuales	<ul style="list-style-type: none"> Patrones o jefes (54.4%) Compañeros de trabajo (14.46%) Maestros o autoridades educativas (10.78%). 	Agresiones físicas	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (45.88%) Familiares (25.97%)
Ser ignorada deliberadamente	<ul style="list-style-type: none"> Familiares (45.52%) Patrones o jefes (17.64%) Compañeros de trabajo (14.26%) 	Miedo provocado de ataque o abuso sexual	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (67.89%)
Humillaciones frente a otros	<ul style="list-style-type: none"> Familiares (27.73%) Patrones o jefes (17.18%) Compañeros de trabajo (13.28%) 	Actos sexuales forzados por dinero	<ul style="list-style-type: none"> Vecinos (37.25%) Desconocidos (25.8%) Patrones o jefes (13.87%)
Insinuaciones o propuestas de índole	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (28.56%) 	Tocamientos o manoseos impropios	<ul style="list-style-type: none"> Desconocidos (88.55%)

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

sexual	<ul style="list-style-type: none"> • Patrones o jefes (24.8%) • Compañeros de trabajo (14.5%) 		
Haber sido obligada a tener relaciones sexuales	<ul style="list-style-type: none"> • Desconocidos (26.01%) • Amigos (23.93%) • Familiares (22.14%) 	Ser forzada a mirar escenas o actos sexuales	• Desconocidos (89.66%)
		Ser objeto de frases ofensivas de carácter sexual	• Desconocidos (93.77%)

Fuente: elaboración propia con base en la ENDIREH, 2011

Las pautas antes expuestas resultan relevantes en la medida en que obligan a considerar que:

- c. Pese al enlace que existe entre la violencia sexual cometida en ámbitos privados y espacios públicos, se debe reconocer que los dispositivos y mecanismos que favorecen las agresiones pueden albergar diferencias sustantivas. En ese sentido, el modo de atender, prevenir y erradicar el fenómeno requiere adecuaciones pertinentes al interior de cada ámbito de intervención.
- d. La violencia sexual que tiene lugar en locaciones del espacio público, demanda de un tratamiento particular, en la medida en que las condiciones de apertura y movilidad en la ciudad redundan en que el relativo anonimato de los agresores favorezca la impunidad de sus actos y el desafío para identificarlos y procesarlos conforme a lo dispuesto en la ley.

11.4. ¿Las mujeres se sienten seguras en el uso del espacio público?

Las percepciones de seguridad de todas las personas no constituyen una referencia invariable. El sentimiento de certeza de todos los individuos suele estar mediado por las circunstancias del lugar en donde están situados, las personas que los acompañan, los horarios en que salen, la opinión pública de terceros, y muchos otros factores.

De acuerdo con datos de le ENVIPE (2014), sólo un 14.8% de las mujeres se siente insegura en la calle; 14.6% en el transporte público; 14.4% en los cajeros automáticos situados en vía pública; 11.9% en los bancos; 8.8% en carreteras; 7.9% en mercados; 7.8% en parques o centros recreativos; 6% en centros comerciales; 5.9% en sus automóviles; 4% en su lugar de trabajo; 3.3% en su propio domicilio y 0.6% en la escuela.

En ese sentido, la preocupación por la seguridad de las mujeres en el espacio público no necesariamente tiene que estar guiada por la configuración de sus percepciones. Por el contrario, la seguridad debe estar sustentada en el pleno ejercicio de libertades y derechos, así como en la efectiva garantía de condiciones para la toma decisiones y la participación equitativa.

Lo anterior pasa por reconocer que los traslados cotidianos de las mujeres suelen estar condicionados por un conjunto de necesidades específicas y diferenciadas de las de sus contrapartes de género. Así, con base en el diagnóstico participativo para la línea de base, prevalecen un conjunto de ideas reflejadas en el discurso de las informantes:

- Hacer uso del transporte o desplazarse por la ciudad es diferente para las mujeres porque los hombres no están tan expuestos a que puedan ser agredidos sexualmente.
- Los hombres pueden defenderse respondiendo de manera frontal a otro hombre. Para varias de las participantes, la fuerza física del varón no se puede equiparar con la de una mujer.
- La movilidad de las mujeres está acotada porque en muchas ocasiones deben viajar con niños; bultos o paquetes; bolsas de mandado; tacones o faldas que requieren de condiciones particulares de desplazamiento o uso del espacio.
- Las mujeres deben tomar previsiones particulares sobre la forma de vestir como estrategia para evitar ser objeto de agresiones o acoso por parte de algún sujeto.
- En general, prevalece la percepción de que una mujer debe estar más atenta a su entorno, dado que existe una noción presente de riesgo ante cualquier descuido o distracción que pudiera ser tomada como ventaja por algún desconocido.

A razón de lo anterior, es precisamente que las tendencias sobre percepción de seguridad suelen resultar engañosas. Buena parte de las involucradas en el diagnóstico participativo, no declararon abiertamente sentirse inseguras, aunque reflejando la naturalización de toma de precauciones o asunción de riesgos en su discurso coloquial. De ahí que sea posible sostener que, **por el hecho de ser mujer, se asume de modo relativamente inevitable que la experiencia de uso y desplazamiento en el espacio público está asociada a un conjunto de situaciones que, pese a que limitan las libertades y derechos, no necesariamente son contempladas como problemas preponderantes de inseguridad.**

11.5. ¿Cómo se perciben los espacios de transporte en la Ciudad de México entre las mujeres?

En el diagnóstico participativo las usuarias hicieron énfasis sobre tres componentes del sistema de transporte en la Ciudad de México: (1) el confort; (2) su eficiencia y (3) seguridad. Aunque resulta llamativo que las razones de elección de transporte parecen estar mayoritariamente guiadas por el trazado más directo de rutas, el costo de viaje y el tiempo de traslado, el discurso de las informantes refleja la preponderancia de otros factores.

En lo tocante al confort, las participantes señalaron que los espacios de transportación suelen estar en malas condiciones de higiene, que los transportes suelen ser demasiado

lentos, se saturan y/o rebasan sus cupos óptimos, y los conductores no se conducen con amabilidad hacia el pasaje.

Con relación a la eficiencia, se remarca que modalidades como el Metro o el Metrobús ofrecen un servicio relativamente rápido, aunque no exento de demoras o accidentes. Transportes como la RTP; el Tren Ligero o los concesionados colectivos (microbuses y combis) se perciben como inestables en función de la lentitud de sus traslados; la insuficiencia en el número de vehículos o lo acotado de sus rutas.

En materia de seguridad, se considera desde tres ópticas: 1) la relacionada con la operación del servicio, con énfasis en el peligro que implica la mala conducción de combis, microbuses o taxis, así como la falta de control sobre los datos del operador; 2) relacionada con el pasaje, con la cual se subraya la implicación de riesgos de saturar la capacidad de la unidad de transporte, el tipo de rutas y los sujetos que abordan durante el traslado, el constante temor a asaltos en la modalidad de microbús o combi; así como la falta de buenos modales y cortesía por parte de los usuarios; 3) está la seguridad relacionada con la infraestructura de vigilancia, destacando la escasa, pero conocida, presencia de personal policial en modalidades como el Metro, el Metrobús o el Tren Ligero, en contraparte con la falta de control cuerpos de seguridad en rutas de microbús, combi o taxi.

En este sentido prevalece un sentimiento incertidumbre en el transporte concesionado, por cuanto se subraya la percepción de carencia de atención de la autoridad pública sobre la provisión de servicio por parte de rutas de microbuses o choferes de taxi.

Todos los elementos antes mencionados resultan de relevancia en tanto que, **una estrategia de prevención y combate a la violencia sexual contra las mujeres en los núcleos de transporte y sus espacios aledaños, debe no sólo atender la problemática en forma directa, sino las condiciones de seguridad que prevalecen en los circuitos urbanos en donde ocurren las agresiones.** Estas últimas, como componentes de confort, eficiencia y seguridad que de algún modo favorecen el entorno circunstancial en donde tienen lugar agravantes en contra de mujeres y niñas al interior del Distrito Federal.

Es sobresaliente que en la mayoría de los casos, una política afirmativa y de carácter temporal como la separación de vagones exclusivos para mujeres, sea constantemente recurrida como la solución idónea y definitiva para favorecer las condiciones de seguridad y confort entre las usuarias. Esto aun cuando en sus discursos, las informantes reconocen que las agresiones sexuales se presentan también al interior de los espacios exclusivos de transporte, y cuando se afirma que episodios de agresiones relacionadas a la violencia sexual o delincuencia tienen lugar en otras locaciones que no necesariamente pueden ser sujetas a estrategias de separación.

11.6. ¿La violencia sexual es un problema claramente identificado por las mujeres?

En la fase de campo del estudio diagnóstico, la mayoría de las informantes reportan como un problema latente los riesgos de inseguridad que se padecen en los espacios cotidianos de la Ciudad de México. Particularmente, las participantes enfatizan los temores asociados con asaltos a lo largo de sus trayectos. De manera espontánea, no se detecta una preocupación primordial por la comisión de actos de violencia sexual en el transporte público o sus contornos aledaños.

No obstante, resulta contradictorio en la medida en que 96.9% de las informantes declararon haber padecido alguna de las formas de violencia sexual consideradas en el catálogo del proyecto, durante sus traslados cotidianos en el curso de los tres meses previos a la inmersión. Asimismo, 95.8% señaló haber presenciado alguna agresión sexual en contra de alguna mujer, mientras que 92.7% conoce algún familiar o persona cercana que fue violentada sexualmente.

A lo largo de los ejercicios contemplados en la dinámica de sesiones grupales, era de llamar la atención que muchas de las usuarias involucradas desconocieran que algunos eventos pudieran ser considerados formas de agresión sexual contra una mujer. Tal es el caso de las miradas lascivas, las frases ofensivas o impropias, o los chiflidos por el cuerpo o apariencia de la persona, los cuales se asumían como formas relativamente inevitables de contacto con los varones co-presentes en el espacio público. Aunque su carácter de inevitable no debe ser confundido con la asunción de que fuesen consideradas como recursos aceptables, agradables o correctos, dichas acciones no necesariamente eran identificadas con la carga de agravante de otras categorías.

En ese sentido, **prevalece una noción de la violencia sexual como un elemento infranqueable del uso y desplazamiento en el espacio público.** Si bien eso no da lugar a la tolerancia explícita de tal problemática, impide conceptualizar a las agresiones que se ejercen en contra de las mujeres por encima de su carácter habitual. Por ende, es urgente construir los esquemas de difusión y sensibilización sobre el tema que permitan dimensionar el tamiz perjudicial y anormal del ejercicio de la violencia como parte de la sociabilidad que tiene lugar día con día al interior de la Ciudad de México.

11.7. ¿Quiénes son propensas a ser violentadas sexualmente en el espacio público?

Todas las mujeres están expuestas al riesgo de ser víctima de violencia sexual independientemente de su condición etaria, socioeconómica, educativa u ocupacional. No

obstante, existen datos que sugieren que las agresiones sexuales tienden a concentrarse en mayor magnitud en torno a personas con ciertas características.

La asociación entre algunos atributos de las mujeres y la mayor frecuencia de victimización no opera de manera directa. Dicha relación suele estar mediada por un conjunto de condicionantes altamente complejos, como los espacios de sociabilidad en que están situadas, las relaciones circunstanciales o personales que se sostienen, sus patrones variables de movilidad, entre otros.

Así, las cifras arrojadas por medio de la ENDIREH (2011) indican que del total de mujeres violentadas en el ámbito comunitario, 21% se ubican en el rango de edad de entre 15 a 24 años; 22% en el de 25 a 34; 21% en el de 35 a 44; 17% en el de 45 a 54; y, 19% en el de 55 y más años. Dichas proporciones deben ser interpretadas con cautela, en la medida en que tal y como se mencionaba antes, al factor de edad se suman otras variables sobre la forma en que las mujeres toman parte tanto en el ámbito privado como en el público.

Las mujeres jóvenes o que se encuentran en una edad productiva ven incrementados algunos de sus riesgos de padecer violencia sexual en el espacio público, dado que se encuentran expuestas a mayores presiones de movilidad o desplazamiento al interior de la ciudad. Si bien, eso no permite afirmar que mujeres mayores o con trabajo no remunerado, como el doméstico, estén exentas de este tipo de violencia, si apunta a reconocer que el uso de los espacios tiende a ser heterogéneo e incidental en la probabilidad de ser agredida sexualmente. Resulta por tanto relevante, hacer hincapié en que **la solución no estriba en frenar la capacidad de desplazamiento, presencia o participación de las mujeres en la vida pública. La inmovilidad o el confinamiento a la esfera privada no es una opción, se debe trabajar para garantizar que todas las personas gocen de las mismas libertades y derechos en el goce de la ciudad.**

Más allá de las cuestiones sociodemográficas, un componente de la mayor preponderancia viene dado por la dimensión circunstancial de ocurrencia de la violencia sexual contra mujeres y niñas. Particularmente cuando se trata de agresiones que tienen lugar en el uso o desplazamiento por la ciudad, inciden:

- 4) El tipo de ruta por el cual viajan las mujeres. Aquí se consideran insumos tales como el nivel de infraestructura; la presencia de agentes del orden; el volumen de afluencia de personas; qué tanto se está familiarizada con vecinos o trabajadores de la zona; la presencia de individuos bajo influencia del alcohol o estupefacientes, así como la propia calidad del transporte y el servicio de sus operadores.
- 5) El modo de desplazamiento, el cual considera recursos como si se viaja sola o acompañada; los horarios de salida; las tácticas de auto-preservación y de identificación de riesgos.

- 6) La naturaleza de los espacios empleados, donde prevalece una ambivalencia. Espacios saturados y con un volumen desmedido de afluencia de personas tienden a facilitar la comisión de agresiones de manera impune a la luz del relativo anonimato. Mientras en contraparte, espacios aislados o poco concurridos, facilitan la perpetración de actos sexuales violentos, dada la baja presencia de testigos, personas de auxilio o personal de vigilancia.

Los tres elementos antes enunciados identificados por medio de las informantes del estudio diagnóstico, encuentran resonancia en datos como los de la ENVIPE (2014). De acuerdo con esa fuente, 78% de las víctimas de algún delito sexual se encontraba sola al momento del agravio, en contraste con un 22% que estaba acompañada. Adicionalmente, 38% de las faltas se cometieron en un horario de entre 12:00 y 18:00 hrs., junto con un 31% que tuvo lugar entre las 00:01 y las 6:00 a.m.

Asumir que la violencia sexual en el espacio público tiene un importante componente circunstancial implica identificar factores objetivos que están relacionados con la prefiguración de condiciones que favorecen la comisión de agresiones. En ese sentido, resulta importante tomar distancia de nociones prejuiciosas o estereotipadas sobre si las mujeres coadyuvan al riesgo de ser victimizadas. Esto es crucial ya que al interior de las mismas sesiones grupales de trabajo de campo, se reprodujeron ideas equívocas y poco fundamentadas como:

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

Lamentablemente, frases como las antes expuestas fueron altamente recurrentes entre las informantes, reflejando el predominio de prejuicios y estereotipos sobre el fenómeno. **La violencia sexual es un problema transversal que pone en riesgo a todas las mujeres. Si bien parte de los arreglos circunstanciales también viene dado por la apariencia de las personas, esto no implica que la fuente ulterior de tales conductas pueda ser reducido a limitar las libertades y alternativas de vestimenta de las mujeres.** Una intervención integral debe apuntar al reconocimiento y respeto de los derechos de todas las personas, independientemente del modo en que luzcan y de la personalidad que ostenten. **El respeto no debe estar sujeto ni a negociaciones ni a distinciones de índole alguna.**

11.8. ¿Existe un perfil del agresor?

No hay características o atributos certeros que permitan diferenciar un agresor de alguien que no lo es. Lo que existen son pautas de actuación o comisión de agresiones sexuales.

En términos etarios, y de acuerdo con información recabada mediante entrevista con personal de los módulos “Viajemos Seguras”, se ha detectado un patrón asimétrico de los sujetos que ejercen violencia sexual en contra de mujeres y niñas al interior del transporte y sus circuitos aledaños.

Del volumen acotado de personas identificadas y que han violentado a alguna niña o mujer, se ha hecho notar que prevalece una edad relativamente temprana. Así cada vez es más frecuente encontrar a sujetos que actúan de manera inapropiada en edades que apenas rebasan los 15 años. Como tendencia, suele prevalecer que el victimario tenga una edad mayor que la de la víctima, sobre todo cuando se trata de niñas o mujeres jóvenes agredidas.

Con base en las narrativas obtenidas mediante el trabajo de campo en el estudio diagnóstico, algunos otros factores asociados a la comisión de actos de violencia sexual son:

- k. Cuando el sujeto se encuentra en medio de algún grupo de amigos o conocidos. Las participantes refieren que, en ocasiones quienes acosan o violentan buscan impresionar a sus coetáneos o exhiben una mayor seguridad dada la co-presencia de otras personas.
- l. Cuando el individuo está bajo el influjo del alcohol o de estupefacientes.
- m. Cuando la potencial víctima viaja sola o con pocas acompañantes.
- n. Cuando la calle es poco transitada; carece de iluminación; no hay personal de vigilancia; hay lugares o contra-esquinas que obstruyen la visibilidad.
- o. Cuando los espacios están muy saturados y no hay capacidad para moverse o visualizar a las demás personas.
- p. Cuando un sujeto se queda mirando fijamente buscando contacto visual o centrándose en alguna parte del cuerpo.
- q. Cuando al cambiar de dirección o de velocidad de paso, el sujeto continúa acechando.
- r. Cuando un sujeto prosigue el contacto verbal o físico, aun cuando la persona amedrentada ya ha expresado su disgusto o falta de disposición.
- s. Cuando prevalecen circunstancias que impiden la plena atención de las mujeres; por ejemplo, ruido excesivo, una sobre-concentración de gente, distracción con el celular o algún otro dispositivo, así como cuando se está en estado inconveniente dada la ingesta de alcohol.
- t. Cuando existe asimetría en las posibilidades de movilidad o desplazamiento, por ejemplo, cuando los sujetos vienen en un automóvil y la mujer va caminando por la

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

calle; cuando los individuos poseen rutas o alternativas de escape en lugares intrincados, así como cuando la potencial víctima no puede acelerar el paso.

Similar a lo que sucede con la discusión sobre si existen mujeres más propensas a ser agredidas, cuando se trata del probable agresor, hay una alta probabilidad de reproducir estereotipos o consignas desinformadas.

Así, al interior de las sesiones grupales, distintas voces permitieron hacer observable la cantidad de prejuicios que obstruyen la construcción de soluciones integrales:

- “Todos los hombres son unos cerdos... unos malditos”.
- Los agresores tienen “cara de malvivientes”, son maleducados... personas poco preparadas... personas de baja estatura... hombres de apariencia humilde.
- Hombres con sobrepeso... tatuajes... albañiles... vagabundos.
- Los hombres mayores, los “más tímidos, callados y mustios” y los insatisfechos sexuales.

Estas expresiones representan los estereotipos de género que forman parte del cómo se normaliza el fenómeno, consolidando los modelos género y las estructuras normativas. Si bien 9 de cada 10 personas que ejercen violencia sexual en contra de las mujeres son hombres, dicha cuestión no debe llevar al reduccionismo de afirmar que todos los hombres son potenciales agentes violentos.

De hecho, la información recabada mediante los testimonios de violencia sexual de las participantes, permite construir una tipología que considera el ingrediente circunstancial bajo el cual se desarrolla el proceso de agresión contra mujeres y niñas al interior de espacios de transporte y circuitos aledaños.

- **Agresores oportunistas:** Los cuales se caracterizan por tomar ventaja de la situación contextual de manera contingente. Este tipo de sujetos no necesariamente realiza una planeación detallada de la comisión de agravantes. Dado el escenario, se saca provecho de la disposición espacial, la aglomeración de personas o el bajo flujo de estas, tratando de mantener el margen que confiere el relativo anonimato. Por su carácter incidental, constituyen el tipo de perpetradores más difícil de identificar y de aprehender para ser procesado conforme lo establece la norma.
- **Agresores sistemáticos:** Los cuales, sin tomar parte en un grupo predominantemente organizado de cariz delictivo, se abocan a la construcción de condiciones para perpetrar actos sexuales violentos en contra de mujeres y niñas. Este tipo de personas suelen tener lugares, horarios y métodos de operación relativamente identificables. Realizan un análisis mucho más detallado de la víctima potencial, la acechan y emplean distintos recursos verbales y no verbales durante el proceso.

- **Agresores organizados:** A diferencia de los tipos anteriores, suelen pertenecer a grupos estructurados de sujetos con el propósito de cometer ilícitos con cierto grado de planeación o componente táctico. Susceptibles de ser considerados grupos criminales, operan bajo situaciones establecidas y con recursos tácitos (vehículos, armas, sustancias, dispositivos tecnológicos).

La detección de agresores sexuales pasa por el urgente reconocimiento y análisis de pautas de actuación, las cuales están ligadas al tamiz circunstancial del proceso en que tienen lugar los agravantes contra mujeres y niñas en el espacio público. El pleno combate a eventos de violencia sexual requiere la identificación y búsqueda de personas que no esté basada en estereotipos de atributos físicos, económicos o sociales específicos que alimentan los prejuicios sociales y la discriminación sino por sus acciones.

11.9. ¿Cuáles son las tácticas de auto-preservación que emplean las mujeres para evitar ser violentadas sexualmente en el espacio público?

Como se ha hecho notar en apartados anteriores, la violencia sexual como problemática social dista todavía de ser comprendida en magnitudes justas. Las agresiones y conductas de ese tipo, prevalecen circunscritas bajo un relativo halo de habitualidad, inevitabilidad, y por qué no mencionarlo, de tolerancia.

Quizá uno de los resultados más alarmantes del trabajo de campo para línea de base, está vinculado con la percepción frecuentemente plasmada, de que actos sexuales violentos como las miradas lascivas, los tocamientos impropios o las majaderías, son ineludibles en el uso del espacio público. En numerosas ocasiones, las participantes refirieron que “es algo con lo que hay que vivir”.

En consecuencia, varias de las tácticas o medidas de cautela tomadas por las mujeres, suelen estar más orientadas a un ejercicio de auto-restricción de sus libertades, que al despliegue común de cuidados que las ciudades exigen para cualquier persona. Así, entre los principales recursos empleados figuran:

- 14) Acotar la movilidad, la cual implica reducir las distancias y horarios de recorrido solo a la satisfacción de necesidades más ingentes. De ese modo, sobre todo en el grupo de informantes más jóvenes prevalece la idea de limitar sus alternativas de viaje a trayectos que van de la casa al destino escolar o laboral, y viceversa.
- 15) Modificar las pautas de vestimenta y arreglo personal, que se traduce en una búsqueda premeditada de invisibilización ante el resto de las personas, y particularmente de los varones. Esto incluye el uso de prendas holgadas; colores

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- opacos; telas gastadas; zapatos bajos; así como el desincentivo para maquillarse, ponerse tacones, faldas cortas, blusas escotadas o cualquier otro accesorio que resalte la imagen de las transeúntes.
- 16) Reducir la sociabilidad, prescindiendo de acudir a eventos sociales o multitudinarios, así como limitando el contacto visual y verbal con personas en la vía pública.
 - 17) Evitar el uso de celulares o aparatos electrónicos tales como reproductores de música, radios portátiles, entre otros, con el propósito de no desviar su atención a lo largo de sus traslados cotidianos.
 - 18) Hacer uso de calzado deportivo y ropa cómoda, independientemente de la circunstancia, a fin de poder huir ante la tentativa de agresión o riesgo percibido.
 - 19) Prescindir en la medida de lo posible de salir sola, procurando la compañía de otras personas.
 - 20) Portar consigo solo los bienes personales mínimos, para evitar el interés de asaltantes o ladrones.
 - 21) Guardar pertenencias personales en bolsas de plástico, envolverlas en periódicos o esconderlas entre la ropa para evitar llamar la atención.
 - 22) Colocarse mochilas o bultos en la parte frontal del cuerpo, con el objetivo de protegerse en caso de algún tocamiento.
 - 23) Llevar consigo joyería o dispositivos electrónicos de escaso valor, en caso de que se presente un robo.
 - 24) Alternar rutas de vez en cuando para despistar a posibles acechadores.
 - 25) Cuando la capacidad económica así lo permite, abordar solo taxis de sitio o vehículos concesionados privados (UBER o Cabify).
 - 26) En una minoría, se menciona la opción de portar objetos afilados, aerosoles o aparatos de descarga eléctrica, para defenderse en caso de alguna agresión.

Las acciones preventivas antes mencionadas, son empleadas frecuentemente como medidas de control que hacen que las mujeres se sientan más seguras en sus desplazamientos diarios. No obstante, es preciso discernir entre la construcción de percepciones y la configuración real de condiciones objetivas de seguridad.

En varios de los relatos obtenidos mediante sesiones colectivas, las participantes hacían hincapié en la ocurrencia de eventos violentos, aun cuando se tomaban precauciones de distinta índole. De hecho, al suscitarse agresiones pese al uso de cautelas, suele presentarse un sentimiento de culpabilidad y omisión en las propias mujeres al pensar que la responsabilidad de haber sido víctima recae directamente sobre de ellas.

En consecuencia, **una estrategia integral de intervención debe considerar que la prevención, combate y erradicación de la violencia sexual, no pasa por la limitación de libertades de las mujeres, sino por la construcción de circunstancias efectivas para que**

estas puedan ejercer sus derechos y tomar parte activa en las decisiones y quehaceres del espacio público y privado.

Considerar que la única solución viable reposa sobre los cuidados y tácticas de auto-preservación de las mujeres, equivale a culpabilizarlas de la perpetuación de riesgos y agravantes en materia sexual, **sin dejar de lado que las ciudades demandan del cuidado común de todos los sujetos, la responsabilidad de frenar dicha problemática recae sobre todas y cada una de las partes de la sociedad.**

11.10. ¿Cómo reaccionan las mujeres que han sido víctimas de violencia sexual en el espacio público? ¿Cómo reaccionan otros agentes sociales?

Como toda forma de violencia, las agresiones sexuales constituyen eventos frente a los cuales no existe una ruta prototípica de reacción. Más aún, cuando las implicaciones del daño causado son difíciles de identificar, establecer y reconocer.

Una vez que se ha cometido un acto que pone en entredicho la integridad física, psicológica y emocional de las mujeres, resulta poco esperable que las víctimas tengan claras las opciones a partir de las cuales pueden lidiar con el acontecimiento. El desafío no solamente es de carácter institucional o procedimental, se torna en un reto personal que implica la asimilación de un suceso que repercute en las certezas más profundas de la mujer violentada.

Un primer hallazgo del trabajo con grupos de discusión tiene que ver con las recurrencia con que las participantes refieren no saber cómo actuar o reaccionar frente a conductas sexuales impropias. En algunos casos, como las majaderías o los chiflidos, se asume que la falta de interpelación con el agresor, basta para neutralizar el contacto y evitar alguna consecuencia no deseada. Sin embargo, en otros, la proximidad física del atacante o la insistencia no consentida del perpetrador, dan lugar al sentimiento gradual de impotencia, temor o incapacidad para tomar decisiones o repeler el acto.

Aunque en las informantes prevalece una noción habitual de la comisión de agresiones sexuales en espacios como el transporte público, la mayoría sugiere que la parálisis e indecisión para reaccionar, deriva del hecho de esperar que dichas situaciones nunca les ocurrirán a ellas. En algún sentido, tal percepción se hace compatible con las suposiciones equívocas de que las mujeres violentadas sexualmente, suelen ser aquellas que son “descuidadas, coquetas, provocativas, voluptuosas, distraídas o inseguras”. El riesgo pasa entonces de ser solo una percepción, a actualizarse en un peligro real.

De acuerdo con estimaciones hechas por medio de la ENDIREH (2011), aproximadamente 8 de cada 10 mujeres agredidas en el ámbito comunitario, no acude a la

autoridad instituida para levantar una denuncia. La impunidad consecuente, no sólo refleja la desconfianza que se tiene ante las instituciones, sino la falta de información, la carencia de instrumentos jurídicos efectivos y el temor a represalias que están detrás del problema.

Varias cuestiones pueden ser apuntadas del trabajo realizado con usuarias del transporte público:

- 4) Una proporción importante de mujeres decide no hacer nada por miedo a que el agresor pueda infringirles un mayor daño.
- 5) Relacionado con la edad, las mujeres más jóvenes se asumen más expuestas a los riesgos de ser acosadas, aunque con menos recursos y elementos que les permitan reaccionar frente a tales hechos.
- 6) Quienes deciden encausar una denuncia, aluden a falta de atención por parte del personal de seguridad, excesos de tiempo en el procesamiento, insuficientes elementos para separar a la víctima de su agresor y falta de protocolos claros para brindar una atención certera. Entre estos últimos, figura la insistencia de la autoridad policial para promover conciliaciones o desistimientos; insensibilidad para tratar con la persona violentada; poca claridad en la orientación jurídica; ausencia de esfuerzos para garantizar que no existan represalias por parte del perpetrador, sus familiares o sus amigos; así como herramientas punitivas acotadas para frenar a quienes cometen actos que se asumen injustificadamente como poco graves. En palabras de un oficial consultado en una visita exploratoria al metro, “...las mujeres esperan que metamos a la cárcel a los mirones, a los que dicen piropos, a los que les silban... si eso pasara, hasta yo estaría en el bote”.

En términos de las acciones comentadas por las mujeres al interior de las sesiones colectivas, algunos recursos frecuentes fueron:

- j. Sostener la mirada al agresor para hacerlo sentir incómodo
- k. Apuntarle con el dedo para exponerlo como agresor
- l. Gritar o pedir ayuda a la gente cercana
- m. Pedir auxilio a algún acompañante
- n. Caminar más aprisa, correr, esconderse o bajarse del vehículo de transporte
- o. Interpelar al agresor mediante groserías o preguntas directas como “¿qué te pasa?, ¿por qué lo haces?, ¿qué te sientes?”, etc.
- p. Responder con golpes o herir al sujeto con algún objeto afilado
- q. Dar un codazo o empujar al agresor
- r. Fotografiar al agresor y exponerlo en redes sociales

En forma complementaria, en las mismas dinámicas grupales se discutió cómo reaccionan otros agentes sociales como otros usuarios y usuarias, las autoridades o los operadores del

servicio. Una cuestión central, consiste en remarcar el carácter impredecible del modo en como testigos, autoridades o conductores de transporte actúan frente a situaciones testimoniadas de violencia sexual.

Como ocurre en caso de las víctimas, el papel de observador está atravesado por temores a represalias o conflictos con los agresores. El componente circunstancial de la comisión de agresiones sexuales, deriva en la reproducción de posturas pasivas o en la escasa espontaneidad de intervención por parte de otros. Nuevamente, prevalece la percepción errónea de suponer que los agravantes siempre le ocurren a alguien más, y no a las personas cercanas o conocidas.

En la medida en que la conceptualización de la violencia sexual como problema público resulta todavía difusa, persiste la noción de distintos actores sociales como ajenos a la ocurrencia de ataques o conductas inapropiadas. Ello no implica que la ausencia de reacciones sea un factor perenne, por el contrario, apunta a la necesidad de visibilizar e identificar actos sexuales violentos donde quiera que se presenten. Las mujeres que padecen de alguna de esas formas de violencia, no confrontan un desafío personal o individual en aislado. Cada que alguien amedrenta a una mujer, pone en entredicho la convivencia y los preceptos sociales básicos que rigen a todos los miembros de una comunidad: varones, autoridades, comerciantes, proveedores de servicios, etc.

Poner un alto a la violencia sexual en el espacio público, demanda no solo de garantías efectivas de seguridad, de autoridades competentes y herramientas jurídicas e institucionales funcionales. Acabar con el problema exige que todos condenen la comisión de actos de ese tipo, frenar en la medida de lo posible su ocurrencia y dejar de tolerar hechos que por frecuentes que sean, no son habituales, ni permisibles, ni tolerables en cualquier sociedad.

11.11. ¿Cuáles son las consecuencias identificadas de ser víctima de violencia sexual?

De acuerdo con la ENVIPE (2014), del total de mujeres que sufrió por el delito de hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación, el 53.8% refiere un daño emocional o psicológico; 28.2% físico; 5.1% económico, mientras el 12.8% no sabe o no respondió.

Las consecuencias que se identifican por ser víctima de violencia sexual, resultan eminentemente más complejas que las opciones de respuesta del instrumento referido. No

obstante, existe una relación preponderante entre la asimilación del daño y la forma en como ésta se expresa en situaciones a superar por parte de las mujeres violentadas.

Por la naturaleza del objeto de estudio del diagnóstico emprendido, las secuelas de las agresiones sexuales apuntan no sólo a desafíos en materia personal o individual, sino a perjuicios que inciden en el nexo entre las mujeres y su presencia en el espacio público.

Así, el trabajo de campo realizado sugiere que, en primera instancia, están las lesiones suscitadas en un plano subjetivo, y que no reconocen de linderos entre lo público y lo privado. Las participantes contribuyeron a través de sus narrativas a entender solo algunos de los indicios de un proceso amplio e intrincado, refiriendo que:

- f. Ocurre una pérdida de seguridad para relacionarse con algún hombre durante cierto tiempo. Se mencionó que aun cuando se logra lidiar de algún modo con el trauma, prevalece un sentimiento de inseguridad o desconfianza que mina los vínculos personales.
- g. En una abrumadora mayoría de casos, se experimenta culpabilidad responsabilizándose por no haber tomado suficientes previsiones o cautelas. Más aún, en distintas ocasiones, se hizo notar un discurso en donde el ejercicio de libertades de tránsito o de establecimiento de la apariencia, se transforma en juicios donde las mujeres se asumen como imprudentes o incitadoras del acontecimiento.
- h. Pena e impureza, las cuales suelen estar asociadas a nociones de culpa, y que implican afectaciones sobre el curso de la vida sexual de las mujeres, así como un estigma social. Este último, sin duda está relacionado con la falaz asunción de que las agresiones sexuales suelen ser más frecuentes para mujeres “coquetas, provocativas o voluptuosas”.
- i. En distintos casos, también aparecen situaciones como falta de comprensión familiar o por parte de la pareja. Mientras en el caso de la familia, esto parece estar asociado a falta de información o comprensión plena del fenómeno, en el caso de los varones, encarnados en la figura del padre, los hermanos, el cónyuge o el novio, persisten posiciones predominantemente machistas. Así, aunado a los sentimientos de la víctima, se alimentan ideas como que la mujer es propiedad exclusiva de su pareja, que los ataques podían ser evitados por la persona violentada, o que existió algún tipo de conducta que incentivara la conducta impropia del agresor.
- j. De igual forma, la espiral reproductiva de disposiciones machistas encuentra eco en la educación doméstica que proveen algunas de las víctimas de violencia sexual o de quienes la testimonian. Frente al carácter inevitable de las agresiones en el espacio público, se insiste en formar perspectivas preconcebidas que apuntan a la limitación de libertades decisionales de las niñas, responsabilizándolas indirectamente de que algún sujeto pueda cometer faltas en contra de ellas.

El arrebatado de seguridad y el desempoderamiento que se desprende de la victimización, tiene implicaciones objetivas que se traducen en:

- h. Abandonar el trabajo o la escuela para evitar volver a exponerse al riesgo de ser agredida.
- i. Desprenderse de las relaciones personales o limitar la capacidad de sociabilidad.
- j. Dejar de salir y quedarse en casa el mayor tiempo posible.
- k. Tornarse a la defensiva o agresiva en caso de cualquier señal de probable agresión.
- l. Desconfianza prevalente en la autoridad.
- m. Desafiliación para involucrarse en asuntos sociales, comunitarios y públicos.
- n. Y en algunos casos, crisis que conllevan al potenciamiento de adicciones o problemas familiares.

Algo por demás llamativo, estriba en el conjunto de refuerzos o recursos que las mujeres violentadas sexualmente emplean para tratar de superar dichas consecuencias, más allá de sus reacciones inmediatas frente a la agresión. Resalta que la mayoría de elementos que se utilizan sean predominantemente personales o familiares. Búsqueda de terapias o ayuda psicológica, así como conversaciones con padres, hermanos o amigos, contrastan con la ausencia de mecanismos gubernamentales, jurídicos e incluso médicos, que permitan apoyar a las víctimas.

No obstante, lo más preocupante es que frente a la percepción de por sí limitada de libertades en el espacio público, le subyace como consecuencia una posición aún más restrictiva que tiende a encarnar como estrategia, una anulación de las mujeres al interior de la ciudad. **Como solución parcial a las agresiones vividas, las personas violentadas optan por alejarse de todos los ámbitos ajenos a lo privado. Ese mismo espacio público en donde les sucedió la vejación, se constituye en un circuito cuyas instituciones, representantes, autoridades y demás miembros, no ofrecen una salida frente al daño perpetrado.**

11.12. ¿Cuáles son las causas imputadas de la violencia sexual en el espacio público?

Tal y como se indicó en la parte introductoria de este documento, la violencia sexual en el ámbito público, y particularmente en los espacios de transporte y locaciones aledañas, es un fenómeno multidimensional y por tanto multicausal.

En una de sus vetas, la discusión sobre causas atraviesa por la conceptualización del fenómeno que tienen las propias usuarias del transporte y espacios de traslado. A manera de detectar los factores que las mujeres identifican en torno a la violencia sexual en tales

contextos, el diagnóstico participativo permitió recoger algunas de las impresiones directas de las informantes.

En forma explícita varios son los elementos causales que sugirieron las involucradas en las sesiones colectivas de trabajo:

- 14) La falta de educación, la cual tiene una acepción amplia que va desde la formación de valores familiares, la educación sexual hasta la instrucción, arraigo y difusión de normas cívicas de convivencia en muy distintos ámbitos.
- 15) El predominio de una “cultura machista”, en la cual se asume que las “mujeres son el sexo débil”.
- 16) Las condiciones de inseguridad del entorno, que favorecen la presencia de sujetos extraños y que actúan de manera impune.
- 17) La configuración de un modelo de género peculiar, orientado a que las mujeres “se queden calladas” o “que sean sumisas”.
- 18) El “morbo” con el cual se difunde la imagen de las mujeres en distintos medios de comunicación, así como la costumbre de los hombres de “mirar a las mujeres como objetos”.
- 19) La imitación y el aprendizaje de conductas que los niños observan en los hombres mayores.
- 20) La falta de sanciones ejemplares y la impunidad con que se siguen cometiendo agresiones sexuales.
- 21) La escasa presencia policial, la corrupción y mal desempeño de la autoridad.
- 22) El grado de saturación del transporte, sus malas condiciones de mantenimiento y la mala calidad del servicio que prestan los operadores.
- 23) Falta de unidades para brindar cobertura del servicio de transporte, así como insuficiencia de rutas, lo cual genera no solo saturación sino traslados más extenuantes, largos y por vías poco transitadas.
- 24) La indiferencia de las personas cuando son testigos de alguna forma de amedrentar a las mujeres en el espacio público.
- 25) La probable presencia de abusos en la vida de los propios agresores.
- 26) Las expresiones de violencia sexual se asumen con naturalidad por parte de las personas.

En prácticamente todos los grupos de participantes, persistió la imputación de otras causas orientadas a la naturalización de la problemática y la reproducción de ciertas posturas estereotipadas. Así, en más de una ocasión se mencionaron frases como:

- “Los hombres son más agresivos por naturaleza”.
- Quienes agreden sexualmente a las mujeres “están enfermos”.
- “Ocio de los agresores”.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- “Los hombres solo piensan en sexo”.
- “Las mujeres son el sexo débil... no se pueden defender, no tienen la misma fuerza física que el hombre”.
- “Hay necesidades fisiológicas”.
- La ambivalencia de “hay mujeres que son agachadas y sumisas” junto con la imputación de excesos de autoestima en algunas.
- La forma de caminar o de vestir facilita la atracción de los agresores.
- “Hay mujeres que no se dan a respetar”.
- “Las mujeres pueden llegar a provocar a los hombres”.

En la mayoría de discursos sobre la causalidad imputada a la violencia sexual, prevalece una interpretación normativa del problema, que en muchos casos favorece la conformación de juicios apresurados o posiciones irreductibles de disociación entre hombres y mujeres. Importa destacar este punto, por cuanto la noción construida del fenómeno tiende también parcialmente a reforzar expresiones machistas y hetero-patriarcales que juegan en la socialización de niños y niñas desde el contexto doméstico. Las narrativas elaboradas por las participantes tienden a dar cuenta del componente tripartito de la violencia sexual comentado al inicio de este documento.

En el marco de esa inmersión de campo, los ejercicios de discusión sobre si existen mujeres más propensas a ser violentadas; los perfiles situacionales de las agresiones; las dinámicas de identificación de riesgos en el uso de la ciudad, así como la enunciación de consecuencias y reacciones que conlleva ser víctima de un suceso de tal tipo, permitieron diseñar una matriz de causas que se conecta con áreas de oportunidad concreta para el diseño de un esquema de intervención. Más allá de las causas imputadas por las informantes mediante pregunta explícita, las sesiones grupales sirvieron para establecer criterios analíticos desde donde se extraen factores disposicionales, circunstanciales y relacionales.

Atender, prevenir y erradicar la violencia sexual que tiene lugar en los espacios de traslado y transportación en contra de las mujeres, implica trascender el establecimiento de indicadores de ocurrencia y el correlativo trazado de metas solo sustentado en su disminución. Acabar con el problema requiere comprender a la persistencia de agresiones sexuales como un proceso que demanda transformar esquemas culturales, marcos interpretativos, formas de sociabilidad y arreglos de distinta índole, que van desde el andamiaje institucional hasta la mejora de infraestructura.

La prevalencia de eventos sexuales violentos, es entonces algo más que un desafío en materia de seguridad. Se trata de un asunto del buen vivir, del goce de libertades y el pleno derecho de todos y todas a hacer uso de la ciudad.

11.13. ¿Cómo perciben y viven las mujeres indígenas los riesgos de ser víctimas de violencia sexual en el espacio público?

Pensar en grupos indígenas remite a tres características clave: (1) una cuestión de etnicidad, dada por la auto-adscripción y reconocimiento de las personas como pertenecientes a una etnia particular; (2) la búsqueda tácita de preservación de prácticas culturales originarias tales como el uso de una lengua, el enarbolado de ciertos elementos simbólicos y tradiciones específicas, y (3) el mantenimiento de un lazo de contacto directo con la comunidad de origen.

La búsqueda de testimonios recabados en la investigación para la conformación del estudio de línea de base se apejó al cumplimiento de esos tres criterios de demarcación. Al amparo de ello, se realizaron dos sesiones colectivas: una con estudiantes indígenas de la Universidad Pedagógica Nacional, y otra con mujeres de entre 25 y 36 años provenientes de los estados de Hidalgo, Oaxaca, Puebla y Chiapas, de origen Triqui, Mixe, Mixteco Alto, Náhuatl, Mixteco Bajo, Mazateco de la Zona Media, Picateco, Tlapaneco y Tzeltal.

Del total de informantes, todas adujeron haber transitado por una experiencia migratoria, caracterizada por situaciones de arribo a la Ciudad de México que son descritas como predominantemente precarias. Algunas, sobre todo las estudiantes, forman parte de programas especiales de formación profesional; mientras que otras, son trabajadoras que a partir de esfuerzos intensos han logrado introducirse en redes asociativas o plexos de conocidos que les permiten insertarse en distintos esquemas ocupacionales.

Las narrativas de ambos grupos de informantes, remiten a una lógica de interseccionalidad, donde se entretajan las vicisitudes de ser mujer con los síntomas de incorporación desfavorable de lo indígena a la vida cotidiana.

Como la gran mayoría de mujeres indígenas que habita en el entorno capitalino, las participantes en los grupos de indagación, refieren sostenidamente que los riesgos de los desplazamientos diarios se atraviesan por un problema latente de discriminación y trato desigual.

Las distinciones asociadas al enclasmiento y estereotipo de lo indígena implican que en el caso de estas mujeres se conforme una pérdida del sentido de comunidad, noción que aun entre personas sin una adscripción étnica peculiar, está presente dada la complejidad y el tamaño del espacio urbano de la Ciudad de México. No obstante, por ser mujeres e indígenas, este sentimiento tiene una derivación práctica que deviene en una táctica de invisibilización dual. Así como otras informantes, estas jóvenes apuestan no solo a pasar desapercibidas como mujeres, sino también como parte de grupos culturales específicos.

Más aún, existe un consenso implícito sobre el hecho de que los hombres indígenas padecen de una discriminación de distinto tipo. En la medida en que estos no suelen portar la vestimenta típica, las agresiones o vejaciones se presentan por distingos de tamiz fenotípico o socioeconómico. Mientras que, entre las mujeres existe un cruce dado por sus características corporales, el empleo de su lengua o las dificultades para comunicarse con sus interlocutores, y su indumentaria, sobre todo cuando portan algún detalle de identificación asociado con su tradición étnica.

La condición de indígena se vincula entonces a una situación donde el juego de apariencias tiene repercusiones diferenciadas. Cuando las mujeres hacen uso de ropa de corte costumbrista, padecen el rechazo por ser indígenas; pero cuando suelen portar arreglos “más ciudadanos”, las agresiones llegan hasta los tocamientos, los roces o las majaderías verbales.

Sobre la disponibilidad de espacios reservados solo para abordaje de las mujeres en circuitos como el metro o el metrobús, las indígenas entrevistadas refieren que si bien, no se exponen a riesgos intensivos de vejaciones sexuales, si al menos prevalece el constante rechazo, las miradas de desprecio y la estigmatización. Esta última, sobretodo porque en el panorama del Distrito Federal, y específicamente en los espacios de traslado, prevalece la idea de que lo indígena equivale a vagabundismo, pobreza, falta de educación o suciedad; todos ellos, prejuicios fundados en generalizaciones excesivas y en reduccionismos sobre la pluralidad que alberga la población étnica de la ciudad.

La violencia sexual es, como en el espectro amplio de mujeres, un recurso de exclusión, que para el caso de las indígenas se combina con repertorios sistemáticos de discriminación y apartamiento. A las circunstancias generales de actuación que se plantearon en apartados anteriores, se suman condiciones singulares que varían en función de los rasgos étnicos de las mujeres:

- q) Al ser mujer indígena, el uso de la lengua originaria se castiga con el desprecio social, con el rechazo, la burla o la falta de consideración de los interlocutores
- r) Cuando se presentan circunstancias de violencia sexual, las entrevistadas sugieren que los agresores no evitan tratar de ser identificados como ocurre con otras mujeres. En estos casos, quienes atentan contra la dignidad de la víctima se ufanan o hacen notar de algún modo sus conductas, como si se asumiera que las indígenas tienen menores capacidades de reacción o menores recursos para defenderse.
- s) En situaciones donde la violencia sexual viene precedida por acercamientos o insinuaciones de intercambio, también se hace uso de palabras o acciones más explícitas, replicando el patrón en el cual se asume que este tipo de personas son más vulnerables o fáciles de coaccionar.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- t) Al ser agredidas, las mujeres indígenas recurren constantemente a abandonar las unidades de transporte o los espacios de ubicación en que están situadas, si es que existe tal posibilidad. Quienes las rodean, difícilmente intervienen o se inmiscuyen. Si en la generalidad de casos de mujeres, es raro romper con la pauta de indiferencia, en este sector pareciera que la gente es más reacia a tomar acciones o medidas.
- u) La condición peculiar de migrantes, además representa un obstáculo puesto que, al momento de arribar a la ciudad, prevalece un sentimiento de desinformación. Aunque dicha cuestión varía de caso a caso, varias de las entrevistadas refieren que la gente suele tomar ventaja para perpetrar fraudes, engañarlas o aprovecharse de muy distintas maneras.
- v) En circuitos específicos como el transporte concesionado privado, y de manera peculiar en los taxis, muchas de las participantes indican el carácter usual de las insinuaciones o los intentos por propiciar engaños para cobrarles más.
- w) Un efecto colateral de la discriminación se traduce en desconfianza. Dice una de ellas “aquí no eres libre... a mí me da más pena que piensen que yo soy la que estoy haciendo algo malo”. Es tal el alcance del rechazo social que se practica en distintos espacios, que cuando se suscitan situaciones de abuso o violencia sexual, los agresores suelen aludir que las insinuaciones fueron realizadas por parte de ellas, o incluso verter acusaciones sobre supuestos intentos de robo o extorsión por parte de las indígenas.
- x) Por la naturaleza combinada de los peligros afrontados, el recurso más citado entre las informantes indígenas consiste en tratar de salir en grupos de acompañantes.

Así, para este grupo de mujeres la percepción y vivencia de la violencia sexual, es indisociable de su adscripción étnica. La agresión no solo se perpetra por el hecho de ser mujer, sino que se ejerce como mecanismo de rechazo, de discriminación y de vejación por el hecho de ser indígena.

Por ello, **las soluciones propuestas pasan necesariamente por lograr una auténtica integración de los indígenas en la estructura social. El trato diferenciado no sólo pasa por una matriz cultural añeja, sino que se traduce en condiciones factuales de reconocimiento institucional, que impactan en la asimetría de recursos para reaccionar frente a humillaciones sexuales.**

El carácter sistemático de la violencia en el caso de las mujeres indígenas, es entonces no solo un problema asociado a las disparidades de género. El trato desigual, la discriminación y las distinciones sociales, se atraviesan como elementos que no sólo potencian las probabilidades de ocurrencia de agresiones sexuales, se traducen en vivencias donde lo violento es una afrenta al reconocimiento de la diferencia cultural. Pensar en este tipo de mujeres, permite entonces comprender que la violencia en cualquiera de sus formas siempre tiene un componente instrumental, donde el control, la dominación y

el poder se insertan en esquemas complejos que requieren de medidas que trasciendan al castigo y la vigilancia. La reconfiguración de disposiciones y marcos comprensivos, exige que el otorgamiento de derechos pase del discurso de la pluralidad a la objetivación de instancias y recursos disponibles y efectivos de auxilio.

¿Cómo perciben y viven las mujeres con discapacidad los riesgos de ser La discapacidad la entendemos con un término que abarca todos los tipos de deficiencias y limitaciones de alguna facultad física o mental que limite o dificulte el desarrollo normal de la actividad de las personas. Dentro de los diversos tipos de discapacidad la CNDH reconoce cuatro tipos de discapacidad: 1) discapacidad motriz, 2) discapacidad sensorial, 3) discapacidad cognitivo-intelectual, 4) discapacidad psicosocial.

La violencia contra las personas con discapacidad parte de un eje estructural de exclusión de espacio público, debido a que su complejidad es poco atendida por las instituciones y la infraestructura de la ciudad, por lo que rastrear la violencia sexual de las mujeres con estas características ha sido una dificultad para esta investigación, ya que su invisibilización ha ocasionado también mecanismos de preservación muy endogámicos que no permiten el acercamiento al fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres de este grupo.

El espacio público y el sistema de transporte público no están diseñados para que las personas con algún tipo de discapacidad tengan una libre movilidad. Las trayectorias de viaje se ven limitadas por la infraestructura que la Ciudad provee. Existe una construcción urbana limitada que integre de manera real a las personas con diversos tipos de discapacidad. Es por ello que estos grupos se ven limitadas para desarrollar su vida cotidiana en los espacios públicos y el transporte que a todas luces representan una serie de violencias desencadenadas que parten de la exclusión de la que son víctimas.

Un primer acercamiento al material codificado sugiere la necesidad por construir acciones específicas que den cuenta de la complejidad que implican los diversos tipos de discapacidades en las experiencias de las mujeres con estas características, tanto en el espacio y transporte público, ya que un primer acercamiento refiere que las instituciones los

manejan como seres asexuados, por lo que no existe ningún mecanismo de atención a víctimas discapacitadas en temas de violencia sexual.

Sin hacer diferencia al tipo de discapacidad de las mujeres entrevistadas, la apertura a los relatos de sus prácticas cotidianas ilustran lo decisivo que es para su propia corporeidad, la desigualdad de condiciones físicas. Aunque si bien la percepción de riesgo en su entorno cotidiano es latente, los mecanismos de discriminación aplican en un segundo o tercer nivel, de los cuales es imposible eludirse. Las identificaciones personales dan cuenta del género, de la discapacidad y de las complicaciones que se han de abordar al hacer uso de medios de transportes públicos agresivos a las necesidades que como mujeres con discapacidad requieren.

A diferencia del resto de los usuarios de medios de transporte públicos (quienes no quedan exentos de actos violentos) las mujeres con discapacidad no centran su discurso en la infraestructura de dichos medios sino del trato al que son acreedoras durante su uso. El tipo de atención que reciben de la gente y del personal laboral, se da tanto en sentido activo como en la ausencia del mismo. De ahí que, independientemente del tipo de discapacidad, la discriminación es un factor que se presenta en la vida diaria.

Se trata aquí, por tanto, de dos categorizaciones de violencia distintas en contenido pero que parten de un mismo punto: la condición de discriminación y riesgo de las mujeres discapacitadas. A diferencia del usuario o usuaria común, se evidencia un problema de reconocimiento social a la gente discapacitada que no es propio de un sector específico. Basta decir que las mujeres entrevistadas relataron haber sido violentadas sexualmente tanto en los vagones generales como en aquellos de uso exclusivo.

Aunado al riesgo que representa transportarse, fue posible recolectar información relativa a una atención inadecuada de los prestadores de servicio de transporte público a mujeres con discapacidad. Se relata falta de capacitación de personal, mecanismos protocolarios de atención y una marcada desconsideración a una cultura de solidaridad sobre la discapacidad. La situación es tal que son ellas quienes refieren haber asistido a cursos de

orientación de movilidad y accesibilidad que les permite adecuarse al trato externo y no viceversa. En otras palabras, las informantes han referido que existe una revictimización institucional ya que muchas de las víctimas de violencia sexual con discapacidad que han sido referidas a instituciones públicas como el psiquiátrico negándoles la atención y en otros casos han sido sobre-diagnosticados, esto debido a que no hay personas especializadas que comprendan las dimensiones psicológicas, cognitivas y de salud de las diversas discapacidades.

Una de las informantes señaló que en términos de violencia es muy cotidiano escuchar que personas con discapacidad son agredidas en el espacio público y el transporte, sin embargo, la violencia a la que refieren tiene que ver más con exclusión, golpes, empujones que con la violencia sexual, lo cual según lo señala no es que no exista sino que no es dimensionada, ya que la mayoría de las veces no cuentan con las herramientas para entender cuáles son los límites entre acercamiento y acoso o si lo que viven pueden nombrarlo de alguna manera.

Podemos observar como este panorama agresivo a la discapacidad, lleva implícita la imposibilidad al espacio público. El miedos que se expresa de los familiares de personas con discapacidad al abuso sexual de sus hijas e hijos, genera una espiral de situaciones sociales y estructurales que alejan la posibilidad de que éstas lleven una vida independiente, con el pleno ejercicio de sus derechos, ya que el espacios, las rutas y la cotidianidad misma en el exterior los vuelve vulnerables sobre todo a la violencia sexual.

Conclusiones

Existe un problema en relación al derecho al espacio público de las personas con discapacidad, ya que si bien existen elementos que incluyen a un tipo de discapacidad, dejan de lado otros por lo que la segregación por género se ve reforzada también, ya que como se mencionó en párrafos anteriores, la percepción de inseguridad es atravesada sobre todo en

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

términos de violencia sexual, lo que conlleva a mecanismos de preservación que impiden el desarrollo pleno de las personas con discapacidad para realizar una vida independiente.

Reforzando lo anterior se puede hablar de que existe una percepción de que las políticas públicas están encaminadas sólo a dos tipos de discapacidad, la discapacidad motora y la visual. Esto reproduce una marcada marginación de las personas con otros tipos de discapacidad, ya que parte del problema es que muchas de éstas personas no tienen un acceso estructural a los derechos básicos como el acceso a la salud y la educación, por lo que tienen pocos elementos con los cuales poder salir al espacio público. Y que muchos de los que tienen acceso se trunca su formación una vez terminada la secundaria, ya que no existen mecanismos institucionales de integración de las personas con discapacidades de diversa índole.

Existe una incapacidad jurídica en torno a las denuncias en relación a la violencia sexual de personas con discapacidad ya que no existen redes institucionales consistentes de referencia y contrarreferencia que atiendan a personas víctimas de violencia sexual que puedan atender situaciones críticas, a personas con discapacidades diferentes, lo que lleva a que se re victimice a las personas agredidas, ya que se intenta seguir los elementos de denuncia y probación del delito de la misma manera que con las personas que no tienen discapacidad.

11.14. víctima de violencia sexual en el espacio público

11.15. ¿Cómo se identifica y percibe la problemática de violencia sexual por parte del personal de conducción del transporte público concesionado?

Además de los testimonios recabados entre mujeres con distintas características, el trabajo de campo para el estudio de línea de base, consideró la incorporación de voces de otros actores involucrados en la cotidianidad del espacio público.

Quienes ejercen la tarea de conducir las unidades de transporte juegan un rol particular que les provee de una sensibilidad especial frente a las lógicas de uso y desplazamiento del entorno urbano.

La posición ocupacional de quienes fungen como choferes se acompaña de una lectura compleja donde se incorporan opiniones y observaciones cotidianas sobre colegas de trabajo; las usuarias y usuarios del servicio de transporte; las autoridades de distintos niveles e instancias, así como de otros sujetos vinculados al comercio o la oferta de productos que prevalece en el escenario ciudadano.

Con el propósito de dimensionar la perspectiva de quienes laboran en los circuitos y vehículos de traslado, la fase de inmersión cualitativa consistió en la realización de grupos de discusión con personal del transporte público concesionado. La razón para centrarse en dicha modalidad de transporte deriva de la escasa información que se tiene sobre lo que acontece en el complejo ámbito de los microbuses, autobuses y combis de la CDMX.

Las rutas de colectivos constituyen el sector de desplazamiento de mayor amplitud en la capital, el cual a diferencia de los modos de transporte masificado como el metro o el metrobús, implica la corresponsabilidad de control entre la autoridad gubernamental y las estructuras de organización de cada ramal vehicular. Estas últimas, algunas administradas como concesiones de corte empresarial y otras como asociaciones plurales de transportistas.

Dependiendo del tamiz del núcleo asociativo de la ruta, la normatividad oficial se traduce en pautas y lineamientos que no necesariamente se concretan en prácticas homogéneas o estandarizadas. De ahí, que la capacidad de articulación en dicha modalidad de transporte, o la sujeción a ciertos parámetros de calidad y revisión deriven en amplias posibilidades para la discrecionalidad o el incumplimiento de reglas.

A modo de explorar algunos de los indicios relacionados con ese esquema de movilidad, se optó por realizar una sesión colectiva con empleados de conducción, atención al usuario y control de base de la ruta 86. El motivo de la selección intencional se basó en la reciente transformación de dicha concesión de autobuses en el corredor Valenciana-

Tacubaya. Con cinco ramales (Tacubaya-Tepalcates por Querétaro; Tacubaya-Tepalcates por Campeche; Tacubaya-Valenciana contraflujo Eje 3 Saltillo; Puebla-Valenciana, Sur 8; y Puebla-Valenciana, Sur 20), que hoy se aglutinan en la agrupación Servicios de Autotransporte Urbano Ruta 86 S.A. de C.V., dicha ruta fue de las primeras en facilitar la modernización de vehículos promovida desde el año 2012 por el Gobierno del Distrito Federal.

La lógica de cambio ofreció en ese sentido la ventaja de contar con testimonios de trabajadores y trabajadoras que han tenido experiencia en otras rutas y formas de organización, y que en la actualidad poseen conocimiento sobre el impacto de los esfuerzos de regulación y mejora del servicio entre particulares e instancias gubernamentales.

Asimismo, a modo de complementar la recopilación de información, se logró concretar una entrevista a profundidad con un conductor de la ruta Interlomas con más de 18 años de experiencia.

Cabe destacar que en los ejercicios de inmersión, no solamente fue posible dialogar con hombres, sino que incluso participaron mujeres con amplia experiencia en el servicio de transporte. En todos los casos, el tiempo de dedicación en distintas tareas vinculadas a la cuestión vehicular superan los rangos de más de 15 años, lo que implica la captación de informantes con un dominio amplio del funcionamiento de la modalidad concesionada colectiva.

De ese modo, el primer hallazgo se relaciona con la percepción de la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres y niñas en el espacio público. En forma general, entre todos los participantes persiste una noción poco clara de la magnitud del fenómeno, preponderando los desafíos que representa la inseguridad del entorno capitalino y las dificultades asociadas a la saturación y el tráfico que se vive cotidianamente.

Destaca peculiarmente, que la narrativa de las y los informantes tienda a objetivar la relación con el pasaje, asumiendo que el contacto se restringe a la simple provisión de un servicio. Más aún, en repetidas ocasiones se hizo referencia a la tensión implícita que existe en el vínculo entre operadores de unidad y usuarios, en la medida en que las necesidades de viaje son numerosas frente a la escasez de recursos para apuntalar la calidad de atención.

En ese sentido, y como se ha referido en apartados anteriores, el testimonio de trabajadores y trabajadoras de microbuses refuerza la identificación de una ventana de oportunidad para agresiones de todo tipo, asociada a las condiciones de movilidad. La importancia de los horarios y el desbalance entre la demanda de viajantes y la oferta de vehículos disponibles, impacta en la generación de escenarios propicios, donde la alta afluencia o el tránsito por avenidas o calles específicas, incrementan los riesgos de que una mujer pueda ser víctima de violencia sexual.

Varios puntos son enfatizados como parte de una compleja suma de factores que contribuyen a la perpetración de vejaciones sexuales en contra de las mujeres y las niñas. En términos sistemáticos, los indicios pueden ser sistematizados en dos conjuntos. Uno referente a las condiciones de prestación del servicio, y otro tocante a las circunstancias bajo las cuales suelen ocurrir las agresiones. Sobre el primero, destacan:

- La persistencia de un problema de control en la gestión del transporte público concesionado. Las y los informantes sugieren que los márgenes de autonomía en la administración del servicio suelen derivar en conflictos de discrecionalidad. Así, para quienes forman parte de una agrupación formal, los lineamientos de conducción, presentación y trato con el público usuario resultan claros e ineludibles. Empero, entre quienes se constituyen como asociaciones de transportistas y carecen de una estructura organizacional claramente delimitada, los criterios cotidianos de provisión del servicio resultan flexibles, sujetos a la voluntad de cada chofer de unidad. Más aún, pese a que la normatividad vigente exige el pase de revista y aprobación de condiciones para poder conducir un autobús, se menciona que la aplicación de reglas habitualmente depende de la capacidad de injerencia de los dueños de los vehículos. Así, lo refiere uno de los entrevistados, quien sugiere que para quienes son propietarios de flotillas, resulta mucho más fácil evadir el cumplimiento de requerimientos ya sea por protección misma de los administradores de ruta, o porque incurren en actos de corrupción mediante la provisión de sobornos. En estos casos, resulta entonces mucho más fácil que personas con antecedentes penales, unidades en mal estado o trabajadores problemáticos puedan seguir activos, sin tener que asumir responsabilidades por la comisión de conductas irregulares o agresiones al pasaje.
- La variabilidad en las condiciones de trabajo de los conductores. Aunado al problema de control en la gestión del transporte, las rutas también están sujetas a grados muy disímolos de rendición de cuentas y vigilancia sobre los operadores de vehículos. El contraste es muy claro, por ejemplo, en las rutas que han transitado a la versión de corredores modernos, donde el ingreso económico de los choferes no depende del número de corridas o viajes, sino que se facilita el otorgamiento de un salario mensual. En la medida en que en ciertas agrupaciones de colectivos se depende del volumen de recorridos realizados, muchos de los prestadores del servicio incurren en excesos en la manera de conducir, el consumo de sustancias para potenciar su rendimiento o la alteración de rutas mediante atajos para acortar los tiempos de retorno a los puntos de base. De igual forma, de acuerdo con la forma de organización de la ruta, no siempre es claro ante quién debe responder el conductor en caso de algún problema o incluso a donde puede acudir el pasaje ante alguna situación de contingencia, agresión o vulneración. En ese sentido, persiste un amplio

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

margen de incertidumbre, el cual redundaba en condiciones para que los propios choferes u otros usuarios, puedan arremeter en contra de las viajantes con total impunidad.

- La ausencia de canales ágiles, efectivos y claros con la autoridad. Así como prevalece una gran discrecionalidad en la responsabilidad asumida por los responsables del servicio, está también la falta de protocolos de enlace con instancias de seguridad o regulación gubernamental. No se hace palpable la presencia policial o de personal de vigilancia a lo largo de los recorridos cotidianos. Para fortalecer la seguridad en los trayectos y de forma concomitante, reducir la incidencia de la violencia sexual, es preciso robustecer operativos sistemáticos y constantes en zonas de alta concentración de denuncias o agresiones. En ambos casos, tanto en la entrevista individual como en la dinámica colectiva, los propios choferes conocen perfectamente el mapeo de las zonas de mayor conflictividad. De manera iterada, los participantes indican que ante situaciones de emergencia de cualquier tipo, no saben ante quién dirigirse o donde ubicar al personal de auxilio.
- El estado del parque vehicular. Una vez más, también dependiendo del sistema de organización y administración del servicio, el apego a los lineamientos de mantenimiento de autobuses y microbuses no se cumple a cabalidad. Así, cuando existe un control efectivo, se cuida que los vehículos estén en un buen estado, que no porten vidrios polarizados y que satisfagan los requisitos mínimos de iluminación en horarios nocturnos o de madrugada. No obstante, cuando las decisiones recaen solamente sobre el chofer o el propietario, la aplicación de la normatividad se sujeta nuevamente a criterios anárquicos; cuestión que impacta en las condiciones de seguridad con que se realizan los recorridos. Tanto el trazado de rutas como las características de las unidades, suelen ser empleadas como ventajas por parte de grupos organizados y sistemáticos de delincuentes o agresores sexuales. Sobre todo cuando el auto-transporte carece de elementos mínimos de infraestructura, los asaltos, el abordaje de personas en estado inconveniente o individuos con pretensiones de acoso suele dispararse en horarios clave de alta afluencia y en polígonos de escasa presencia policial.

Con relación a las circunstancias en que tienen lugar las agresiones sexuales, se menciona que:

- Prevalecen situaciones de complicidad en distintos niveles. En una primera instancia, y en función de la capacidad de control que tienen las organizaciones de transportistas, en muchas ocasiones existe la colusión entre choferes y ayudantes (los conocidos “cacharpos”) para acosar a las pasajeras. Uno de los entrevistados refiere como ejemplo, que cuando él mismo no puede propiciar el acercamiento con alguna mujer, suele alentar a su acompañante de ruta para que lleve a cabo alguna acción de

tocamiento o contacto verbal. Más aún, en caso de que se presente alguna queja, el conductor evade la responsabilidad, aduciendo que no es posible tener control sobre todos los pasajeros, y argumentando que el “cacharpo” era uno más entre todos los viajantes de la jornada. En un segundo nivel, tienen lugar también prácticas de disfrute o goce, en las cuales ante situaciones de acoso, tocamiento o roce corporal, el conductor permanece sin intervenir, observando y experimentando placer al presenciar la comisión de conductas impropias.

- Pocos incentivos para intervenir en caso de presenciar alguna agresión. Como consenso explícito, las y los trabajadores entrevistados refirieron que existen pocas condiciones para poder reaccionar activamente cuando se presentan situaciones violentas de todo tipo. “Usted como pasajero puede cambiar de ruta, nosotros como choferes pasamos siempre por los mismos lugares. Si decidimos actuar, estamos expuestos a que nos la cobren por andar metiéndonos donde no nos llaman”. En general, se percibe que no hay garantías para interceder a favor de quienes resultan vejadas. Incluso algunos testimonios refieren haber sido víctimas de revanchas o venganzas cuando han llegado a interferir para defender a alguna persona.
- El agresor detrás del volante. También en muy distintos casos, y dada la baja exigencia de rendición de cuentas que prevalece al interior de ciertos grupos de transportistas, uno de los informantes entrevistados refiere que existen condiciones para que como conductor se tome ventaja en la comisión de agresiones sexuales. De manera peculiar, en la narrativa se indica que existen un conjunto de “estrategias” o “herramientas” que permiten llevar a cabo acercamientos o contactos con las mujeres. Cuestiones como asientos más altos; banderillas o tornillos para forzar el desprendimiento de ropa; ofrecimientos para viajar junto al conductor y al cacharpo en unidades tipo Van; forzar tocamientos so-pretexto de cambiar la velocidad del vehículo, entre otros, forman parte de los repertorios conocidos. Incluso se advierte que existe una lógica de selección de personas, buscando a mujeres solas, distraídas, trabajadoras domésticas o jóvenes, quienes suponen poseen menos herramientas para defenderse o reaccionar preventivamente.
- Públicos usuarios heterogéneos. Al respecto se señala que rutas específicas suelen derivar en tipos de pasajeros diferentes. Así, se ubican ciertas territorialidades donde es mucho más fácil el acceso de personas sospechosas, provenientes de colonias o calles donde la incidencia delictiva es bastante alta. Asimismo, se señala que los agresores sistemáticos y grupos de asaltantes “saben trabajar sus zonas”, conociendo los horarios de presencia policial, los espacios temporales de mayor afluencia, los choferes y unidades, así como los mecanismos de huida. Tal es el caso, que por ejemplo en zonas escolares, es recurrente encontrar a acosadores que se dedican a amedrentar a las alumnas de nivel secundaria y bachillerato.

Así, entre quienes cumplen la función de provisión de servicios de viaje, la mayoría de indicios apuntan al componente circunstancial de la persistencia de la violencia sexual. **Hablar de “ciudades seguras” implica pensar el desafío de la garantía de derechos y uso de los espacios desde todas las aristas posibles. En ese sentido, la tarea de fortalecer el ordenamiento vehicular resulta clave para estandarizar el seguimiento de normas, incrementar la calidad de los desplazamientos, la atención a los pasajeros y el resguardo corresponsable entre todas las personas.**

La tarea pasa necesariamente por poseer datos de mayor sistematización sobre modalidades de transporte de gran amplitud y complejidad como el servicio concesionado. Los esfuerzos deben apuntar a robustecer la relación con la autoridad, las garantías de los trabajadores, incentivar la denuncia y la vigilancia, así como proveer de mayor seguridad en todos los ámbitos.

11.16. ¿Cómo se percibe la problemática de violencia sexual entre el personal de seguridad de los circuitos de transporte de la CDMX?

El personal de vigilancia en puntos de transporte constituye uno de los sectores clave para la comprensión del fenómeno de la violencia sexual que se comete en contra de mujeres y niñas en la Ciudad de México.

Con el propósito de conocer sus percepciones y opiniones, la fase de trabajo de campo se orientó a la realización de dos sesiones colectivas de discusión con hombres y mujeres pertenecientes a los cuerpos de Policía Auxiliar (PA) y Policía Bancaria Industrial (PBI), ubicados en estaciones del Metro y el Metrobús.

Como responsables de la seguridad no solo de los pasajeros, sino de los ciudadanos que transitan en los espacios de desplazamiento, dichas personas testimonian distintos eventos y circunstancias de actuación en forma cotidiana.

En la dinámica participativa, trece temas emergen de manera iterada entre las y los policías:

- Percepción general de la problemática de violencia sexual. Tanto las mujeres como los hombres encargados de las tareas de resguardo, refieren que debe ser una prioridad inculcar una mayor cultura de respeto entre todas las personas, independientemente de su sexo. Ambos grupos refieren que a menudo, se asume que los derechos deben ser protegidos por la autoridad; empero, los ciudadanos no suelen procurar la convivencia sana en el uso y aprovechamiento de distintos espacios. Los grados de saturación o las eventualidades asociadas al estado de mantenimiento de la infraestructura, provocan que en variadas ocasiones se susciten enfrentamientos,

riñas o conflictos de todo tipo. Frente a tales contingencias, la capacidad de reacción de los oficiales suele ser mucho más acotada. Por ende, algunas y algunos de los presentes asumen que las agresiones sexuales parecieran tener un carácter ineludible en los espacios de traslado. Por el tumulto, o simple y sencillamente porque se asume que dichos enclaves son propicios para dar rienda suelta al acoso, se vuelve muy difícil tratar de prevenir y atender los agravantes que se perpetran en contra de las mujeres. “Pareciera que en lugares como el metro, es inevitable que te vayan a tocar o a molestar. Casi casi el lugar te incita porque pasas inadvertido entre tanta gente”, refiere una oficial previo a comenzar el grupo de discusión.

- Las condiciones complejas para la tarea de vigilancia. La disposición intrincada de los espacios, los volúmenes de condensación de personas y la continua movilidad, son referidas como circunstancias que impiden la prevención no solo de agresiones de carácter sexual sino de otras expresiones de violencia. En las narrativas persiste un sentimiento de rebasamiento entre las y los oficiales. Más aún, a ello se suma la mención de la estructura de las jornadas de trabajo, a partir de turnos de 16 por 32 y 12 por 24 horas, los cuales impactan en que la capacidad de atención se vaya mermando en la medida en que se permanece en los puestos de resguardo. Adicionalmente, la rotación de personal presenta un efecto ambivalente, puesto que el personal adquiere experiencia sobre muy distintos puntos de la ciudad, aunque con falta de comunicación efectiva entre agentes para familiarizarse con la identificación de grupos y enclaves de riesgo. Así, quien llega a un nuevo lugar, desconoce buena parte de las circunstancias, no suele dialogar con sus predecesores y debe adaptarse a la novedad del entorno.
- Inteligencia policial contra presencia multitudinaria. No se menciona explícitamente, pero se sabe que es imposible multiplicar al personal disponible en la amplia gama de espacios a vigilar. En ese tenor, lejos de resolver la problemática con más agentes, lo que emerge es la necesidad de reforzar las tareas de inteligencia. La mayoría de las y los participantes, refieren que el conocimiento sobre el Protocolo de Actuación Policial en materia de Violencia de Género, es bastante asimétrico, carente de un dominio pleno entre todos los compañeros. Aún, incluso entre quienes lo conocen, pocos realmente logran entender con profundidad sus implicaciones en el trato, atención y apoyo a las víctimas. Se enfatiza también que no se trata solo de mirar lo que ocurre, se debe lograr identificar los escenarios antes de que se conviertan en situaciones de agravio. Si bien, no todos los agresores actúan del mismo modo y no todos los casos pueden impedirse oportunamente, en las dinámicas se menciona que es posible inferir quiénes son y dónde se ubican los potenciales perpetradores.
- Ambivalencias de género aun entre los encargados de la vigilancia. Al interrogar sobre los factores que desencadenan la violencia sexual en contra de las mujeres, las respuestas varían entre las y los policías. Las oficiales refieren que el principal

detonante tiene que ver con la impunidad. “No se trata de cómo se vista ni de cómo luzca el que se propasa”, el asunto está en que son conductas que no siempre se persiguen a cabalidad. Los procesos son lentos, largos, no garantizan los derechos de las víctimas. En la medida en que impera la falta de denuncia, dicen las policías, “los “caballeros” se dan valor para seguir cometiendo ese tipo de delitos”. Empero, aunque los oficiales varones concuerdan con las características del proceso, resulta inevitable que en sus narrativas se aduzcan afirmaciones como “las mujeres deben hacerse responsables de las consecuencias que acarrea su forma de vestir”. Mientras las mujeres del personal de seguridad afirman una y otra vez que prevalece el sentimiento de culpabilidad y pena entre las agredidas, entre los oficiales hombres se replica la opinión de que algunas víctimas “se buscan” los tocamientos y las majaderías.

- Agresores escurridizos. En algo en que coinciden ambos grupos, es en la dificultad para imputar “perfiles del agresor”. No hay rasgos físicos o de apariencia que permitan distinguir entre agentes violentos y no violentos. De hecho, en las dos sesiones se menciona que es cada vez más frecuente encontrar mujeres que cometen conductas impropias en los vagones de uso exclusivo. Adicionalmente, quienes pueden ser categorizados como agresores sistemáticos, suelen conocer de manera detallada los procedimientos de acción legal, evaden los castigos y prácticamente nunca son sancionados apropiadamente.
- Presencia de grupos de extorsión mediante acusaciones de violencia sexual. Aunado al problema de la detención de agresores, se suma la existencia de mujeres que desde hace años se dedican a tomar ventaja de su condición de género para levantar faltas acusaciones en contra de los hombres. No obstante, la propia experiencia de las y los agentes de seguridad, indica que es relativamente fácil identificar a este tipo de personas, dado que al momento en que se presenta algún tocamiento o vejación, generalmente la víctima trata de evadir el contacto visual y la interpelación directa con el perpetrador. En este tipo de situaciones, es claro que la confrontación es inmediata, buscando llamar la atención de los otros pasajeros y de la autoridad. Generar pánico en el supuesto acusado, conlleva a que este, por evitar pasar un mal momento, facilite la petición de dinero o el otorgamiento de algún bien. Sin embargo, la proliferación de tal estrategia suele distraer al personal de sus labores, e introducir confusiones que a menudo son tomadas como pretexto por otros compañeros para no atender todas las flagrancias de manera puntual.
- La insuficiencia de las tácticas de castigo y vigilancia. Las y los agentes mencionan en reiteradas ocasiones que lamentablemente no todas las conductas sexuales son susceptibles de verificación. Pareciera prevalecer un nudo legal, en la medida en que lo que no se testimonia o evidencia no se puede perseguir. El extremo radica por ejemplo en las eyaculaciones de los sujetos sobre la ropa o las pertenencias de la

mujer. Las víctimas deben cargar con el temor, la pena, el dolor, y el semen del perpetrador, para que alguien les crea del todo. Pero incluso, en los casos de las miradas lascivas o las majaderías sexuales, basta recurrir simplemente a la confrontación de la verdad del agresor contra la verdad de la persona agredida. Por ende, erradicar la violencia según las y los informantes, no solo pasa por tener mejores instrumentos de atención legal, también por modificar los códigos de conducta que impacten en un mayor respeto entre todos los individuos. Desgraciadamente, persiste la idea de que una conducta impropia solo debe ser corregida si se considera grave, en una sociedad donde las groserías, los comentarios inapropiados o las miradas, se toleran por creer que no generan un daño concreto sobre las víctimas.

- La protección y la prevención es una tarea de todos. Frente a las dificultades antes referidas para mantener presencia en todos los espacios de afluencia, el personal de vigilancia refiere que es importante difundir medidas de caución entre todas las mujeres. Sobre todo entre las más jóvenes, quienes no siempre son conscientes de los peligros que las rodean, en ocasiones son más fáciles de distraer, de engañar o de coaccionar.
- El discurso anti-autoridad. De igual forma, ser agente policial, y más aún, ser mujer policía, suscita distintos desencuentros con las personas. En general, las y los informantes sugieren que la ciudadanía está a la defensiva de cualquier autoridad. No suelen operar distinciones sobre si alguien hace o no bien su trabajo. Mucho más claro en el caso de las oficiales, quienes sugieren que los varones las confrontan, asumen que poseen menos fuerza que un hombre, o incluso las llegan a acosar. Cuando se presentan situaciones de conflicto o agresiones físicas, los perpetradores se ensañan con los agentes policiales. Los recursos para reaccionar son limitados, porque como autoridades deben preponderar la contención y no la respuesta directa. Por ello, las cámaras son empleadas con mayor frecuencia para vigilar a los propios policías, quienes además de cuidar de la ciudadanía, deben reforzar las cautelas sobre sus compañeros y compañeras para evitar alguna contingencia.
- Las vicisitudes de la atención a víctimas. El procedimiento indica que en caso de alguna agresión denunciada, se debe remitir a la persona a la fiscalía de delitos sexuales. Los tiempos de traslado, la coordinación entre instancias y la petición de apoyo suelen ser lentos. Incluso cuando no hay suficientes elementos, no queda más que conducir al agresor junto con la víctima; cuestión que hace todavía más tortuoso el tratar de levantar una averiguación previa. Aunque se menciona que el recurso de conciliación solo debe proceder a petición de la parte ofendida, prevalece la idea de que en muchos casos, se trata de promover arreglos para evitar las complicaciones asociadas a la cadena de tratamiento jurisdiccional. Tal es el carácter intrincado del proceso institucional que las denuncias tardan entre 5 y 14 horas en ser procesadas.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

En ocasiones, la víctima desiste en un primer momento, regresando en instantes posteriores para levantar un acta ante el Ministerio Público correspondiente. El tiempo transcurrido se paga con la falta de atención pertinente del personal ministerial, el desincentivo a proseguir con el levantamiento o incluso con la poca empatía de quienes reciben a la persona agredida.

- El nuevo sistema penal acusatorio como obstáculo. Las oficiales participantes en el estudio, indican que la presencia de Inmujeres a través de los módulos de atención de “Viajemos Seguras” representaba un aliciente para apoyar a las víctimas. Empero, con la introducción del nuevo sistema penal acusatorio, los recursos para perseguir los delitos se han tornado más complejos. Se impide que se pueda detener oportunamente al agresor bajo la lógica de caución de sus derechos. El proceso de por sí lento, ahora se ha convertido en una ruta que facilita que los perpetradores evadan la responsabilidad.
- Contextos de mayor ocurrencia. En ambos grupos se menciona que espacios como Balderas, San Lázaro, Tacubaya, Pino Suárez y Pantitlán suelen ser escenarios de mayor afluencia y por ende mayor riesgo de que se presenten agresiones sexuales. De manera particular, las CETRAM son referidas como epicentros donde se concentra la incidencia de violaciones, dado que la disposición del lugar facilita que los perpetradores aislen a las víctimas, que puedan operar en grupo o que incluso entorpezcan la llegada de la policía.
- Violencias transversales. Las mujeres del personal de seguridad, fueron las únicas en enfatizar la transversalidad de distintos agravantes. Iteradamente refieren que es cada vez más frecuente toparse con violencia de tipo familiar en el espacio público. Frente a tales escenarios es difícil reaccionar porque se interfiere con lógicas de control y agravio que están muy arraigadas en algunos casos. Se busca intervenir, pero las propias víctimas desalientan iniciar algún tipo de proceso. Adicionalmente, las oficiales mencionan que la violencia basada en el género también tiene lugar al interior de las corporaciones policiales. Es difícil brindar atención, cuando los propios compañeros carecen de criterio suficiente como para reconocer los derechos de las mujeres. El problema no empieza entonces en el enclave donde se lleva a cabo la tarea de vigilancia, comienza desde otras arenas en donde la asimetría de recursos y el machismo se naturalizan y legitiman.

Así, al igual que como pasa con los operadores del servicio de transporte, la problemática de la violencia sexual, implica la resolución de otros aspectos vinculados a la provisión de herramientas y recursos para potenciar las labores de la autoridad.

Además de promover el respeto de los derechos entre todas las personas, se debe trabajar para que existan las condiciones necesarias y suficientes como para garantizar la debida aplicación de normas y tratamiento de víctimas. Si bien, existe una limitante para

dimensionar la magnitud de las agresiones sexuales contra las mujeres al interior de la sociedad, resulta igual de preocupante que la impunidad ante este tipo de vejaciones prevalezca como algo común. No solo se debe condenar el menoscabo de las mujeres, se debe perseguir, se debe sancionar y se debe erradicar.

11.17. ¿Cómo se percibe la problemática de la violencia sexual entre otros servidores públicos asociados a los espacios de traslado en la Ciudad de México?

En complemento a la perspectiva del personal de seguridad, el estudio de línea base también se orientó a la recopilación de testimonios entre trabajadoras de nivel operativo en el sistema de transporte público.

Para ello, se llevó a cabo una sesión colectiva de discusión con 2 encargadas de taquilla del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM); 2 conductoras de RTP Atenea; 2 inspectoras de ruta; 1 responsable de monitoreo de Metrobús en el corredor línea 1; 1 supervisora general de plataforma de Metrobús de la línea 6; y, 1 representante de la agencia de atención al usuario en Metro. El propósito de focalizar la captación de servidoras públicas devino de la necesidad de contar con información directa por parte de trabajadoras que cotidianamente viven y aprecian la dinámica de desplazamiento de usuarias y usuarios en núcleos de transportación.

Entre quienes diariamente colaboran con la provisión de servicios, la problemática de violencia sexual en contra de mujeres y niñas en el espacio público, representa una amenaza a la convivencia que no solo es altamente común, sino que incluso se ha tornado en una cuestión de resistencia y adaptación en el entorno urbano.

La frecuencia con que tienen lugar actos de agresión sexual implica desde la visión del personal operativo, un riesgo que como los asaltos, las fallas en el sistema de transporte o los percances viales, forma parte de la cotidianidad ciudadana. Sin duda, ello no quiere decir que la gravedad de las conductas impropias sea pasada por alto. Según las participantes, tres problemas subyacen en la protección de derechos de las mujeres en el uso del espacio público:

- En primer lugar, la falta de medidas preventivas de carácter institucional y consuetudinario. Al interior del grupo de discusión, se señala en repetidas ocasiones que la violencia sexual tiene lugar como consecuencia de la provisión de ventajas a los sujetos que cometen conductas impropias en contra de las mujeres. Ya sea porque las transeúntes o viajantes están expuestas a constantes distracciones, por la falta de intervención oportuna del personal de vigilancia o la ausencia de protocolos claros

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

de actuación, las situaciones convergen en el aprovechamiento de escenarios en los que las víctimas están desprovistas de herramientas para evitar toparse con individuos sospechosos o dedicados al acoso sistemático.

- En segunda instancia, la ausencia de suficiente sensibilidad entre autoridades y responsables de brindar atención a las mujeres. La poca empatía, la baja credibilidad o la falta de modales mínimos de trato con las personas, fueron señaladas por parte de las informantes como elementos comunes entre sus propios compañeros de trabajo y por parte de quienes están a cargo de tareas ministeriales. Acudir a los trabajadores para pedir auxilio, solicitar información sobre los procedimientos legales o simple y llanamente levantar una denuncia, se vuelve algo poco esperable en la medida en que prevalece una barrera entre la autoridad y la ciudadanía.
- Finalmente, el tercer gran problema, se relaciona con la falta expedita de respuesta ante el acontecimiento de situaciones de violencia sexual. De acuerdo con las entrevistadas, además de la prevención es necesario endurecer las penas por la comisión de delitos, concretar la imbricación entre el auxilio psicológico y el apoyo jurídico y crear un sistema único que se dedique a atender prioritariamente a las víctimas. La magnitud de problemáticas cotidianas que se presentan en la ciudad y en los espacios de transporte se traduce en un rebasamiento de responsabilidades que impacta en la importancia que se les da a todos y cada uno de los casos de emergencia. Asaltos, episodios de violencia familiar, riñas o agresiones sexuales, constituyen agravantes que demandan de respuesta inmediata, pero que al tiempo requieren de formas de procesamiento sutilmente diferentes.

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

- Todas las informantes reconocen que han sido testigos de actos de violencia sexual dentro de los respectivos sistemas de transporte donde laboran (STCM, Metrobús y RTP) tanto en sus funciones de servidoras públicas, así como en su carácter de usuarias del transporte público. Asimismo, ocho de nueve informantes expresaron que han sido víctimas de violencia sexual en el transporte público en algún momento de su vida.
- Ambas operadoras del RTP, una de las informantes despachadora en taquilla en el STCM y la informante que monitorea en el Metrobús, expresaron que han sido violentadas sexualmente por los usuarios del transporte mientras se encuentran en sus horarios de servicio (4 de 9 informantes).
- Las informantes expresaron que existen tres perfiles de varones acosadores en el transporte público:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

7. Varones que aprovechan los momentos con mayor afluencia para ejercer tocamientos, frotamiento de pene (por encima de la ropa) y mirar lascivamente a las mujeres. Según las informantes, este tipo de varones aprovecha las condiciones del espacio “amontonamiento” para autosatisfacerse.
8. Varones que actúan de manera premeditada cuando los transportes van casi vacíos. Las informantes expresaron que este tipo de agresores actúan con alevosía porque ya tienen estructurada una “estrategia” para escoger a sus víctimas (usualmente mujeres jóvenes y que van distraídas). Según las informantes, este tipo de agresores cometen actos “más violentos” porque sacan sus penes para tener roces con alguna parte del cuerpo de la mujer con la finalidad de eyacular sobre ellas.
9. Varones exhibicionistas. Éstos son agresores sexuales que no buscan ningún tipo de contacto con la víctima, “disfrutan” mostrar al público sus genitales o bien, actos de masturbación.

Asimismo, las informantes mencionaron que saben sobre agresores con ceguera o debilidad visual que usan su condición de persona con discapacidad para hacer tocamientos a las mujeres, también mencionaron que hay varones que se hacen pasar por invidentes.

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

A partir del trabajo con este grupo de informantes, queda claro que otro de los desafíos para erradicar la violencia sexual en contra de las mujeres, viene dado por la falta de coordinación estrecha entre distintos actores. Las perspectivas calificadas de servidoras públicas y personal de vigilancia apuntan al conocimiento robusto de situaciones cotidianas, que lamentablemente en muy ocasiones se traducen en marcos operativos concretos y en tareas de prevención.

En ese sentido, es urgente estructurar mecanismos de colaboración entre distintos agentes que permitan el establecimiento de protocolos claros de actuación. A modo de ejemplo, el antecedente de “Viajemos Seguras” resulta relativamente conocido entre las encargadas de la responsabilidad policial, pero poco ubicado entre otras áreas operativas. La información debe fluir de manera mucho más dinámica, a fin de que todos los involucrados incidentales tengan identificadas las herramientas disponibles y las probables vías de auxilio en caso de alguna contingencia.

Tal y como afirman algunas de las voces aquí recogidas, acabar con la violencia sexual pasa necesariamente por erradicar las ventajas sistémicas e institucionales prevalecientes, obstaculizando que los agresores logren evadir el peso de la ley y continuar actuando con impunidad.

11.18. ¿Cómo se piensa a la violencia sexual en contra de las mujeres desde la perspectiva de los varones?

En definitiva, uno de los componentes centrales para comprender cabalmente la problemática de violencia sexual en contra de las mujeres, está relacionado con los discursos y perspectivas de los varones.

La construcción y expresión de modelos de género se engarza ineludiblemente a la proyección cotidiana de masculinidades y a la forma en como éstas se traducen en pautas de apropiación y conducción del espacio público.

Ciertamente, incorporar este elemento de análisis reclama de un tratamiento sistemático y de mayor profundidad que el que se logra con el trabajo de campo realizado en el marco de este estudio de línea de base. Empero, como parte de los objetivos investigativos, se consideró que resultaba imprescindible llevar a cabo una exploración panorámica, mediante el diálogo con un grupo de usuarios de los enclaves de desplazamiento urbano.

De la discusión con distintos participantes, quizá el hallazgo más llamativo se condensa en la naturalización de la violencia sexual cuando se ostenta una posición de género que no implica una propensión amplia y directa para convertirse en víctima. Los informantes sugieren que efectivamente, el hecho de ser hombre no exenta de las posibilidades de ser agredido sexualmente; aunque en definitiva, las formas en cómo se presentan las vejaciones aluden a situaciones mucho más aisladas, poco recurrentes y de impactos más sutiles. Pareciera prevalecer la noción de que como varones el recurso de la defensa inmediata siempre está disponible. La respuesta es expedita por cuanto los preceptos

de masculinidad dictan que es mucho más sencillo confrontar con la fuerza y la interpelación directa.

Así, para los hombres entrevistados, hablar de violencia sexual es conversar sobre algo que se objetiva, que les pasa a otras personas, a las mujeres sobretodo. También implica pensar en circunstancias que son comunes, prácticamente inevitables en el desplazamiento por la ciudad. Es tal el sentido “natural” y “asiduo” de la violencia que se perpetra contra las mujeres, que en el discurso subyace un dejo de tolerancia y aceptación hacia las insinuaciones de corte sexual; las aproximaciones casuales que rayan en la intimidación o la provisión de comentarios solo por el arreglo o apariencia de las personas.

En repetidas ocasiones, se sugiere de manera velada que la vestimenta de las mujeres es una justificación para ejercer distintas conductas que, no se conceptúan como impropias, por cuanto se asume que existe una provocación implícita. No obstante, en las narrativas emerge un doble discurso por cuanto acciones como los “piropos”, cortar el paso, dirigir miradas o emitir chiflidos, son aceptados en el imaginario como muestras de “ayuda” o “cumplido” a la autoestima de las mujeres. Pero cuando se trata de golpes, coacciones para tener relaciones sexuales o persecuciones, se opina que la violencia es algo que debe ser erradicado porque “las mujeres también tienen derechos”.

La disposición del espacio es un aspecto que para los hombres, como para otros grupos antes abordados, resulta también clave en la reproducción de la violencia sexual. Sitios como los paraderos, se califican como “focos de infección”, donde condiciones de insalubridad, baja visibilidad, escaso alumbrado o trayectos laberínticos, impactan en la sensación de seguridad con que se camina o realizan los viajes diarios.

Es peculiar, que además como probable mecanismo de prevención de la violencia sexual contra las mujeres, los participantes refieran la importancia de contar con dispositivos de vigilancia tales como las cámaras o botones de pánico. Si bien, tales instrumentos efectivamente tienen un impacto positivo en la labor de resguardo, destaca que prácticamente en ningún momento se haga una lectura crítica sobre las prácticas de convivencia o el machismo que prevalece en el trato cotidiano.

Un aspecto relevante de la discusión, es que fueron visibilizados grupos vulnerables de mujeres que no habían sido mencionados en otras sesiones. Por ejemplo, un asistente se refirió a las niñas que venden dentro de los vagones del metro y de otros transportes, que desde su punto de vista son susceptibles de ser víctimas de diferentes formas de violencia. Otro grupo fueron las mujeres con discapacidad que venden o cantan, pues de acuerdo a su situación de discapacidad son más susceptibles de ser víctimas de alguna o varias formas de violencia y discriminación.

La percepción de inseguridad en el transporte público fue un tema recurrente. Los factores de riesgo mencionados fueron los espacios oscuros o con poco flujo de personas y con falta de elementos de seguridad, los transportes percibidos como más inseguros por los asistentes fueron los microbuses y los autobuses sobre todo aquellos que en su ruta van del Estado de México al Distrito Federal, y viceversa. El transporte percibido como más seguro fue el Metrobús, pues de acuerdo con los participantes el trayecto por avenidas principales como Insurgentes, reduce la posibilidad de que no haya presencia de personal de auxilio.

Para los participantes, la violencia sexual consiste en conductas que no se finalizan una vez perpetrada la agresión. De manera interesante, muchos de los entrevistados adujeron que la espiral de vejación continúa cuando las víctimas solicitan auxilio y no son debidamente atendidas ni por otros pasajeros o transeúntes, ni por la autoridad misma.

Empero, en forma contradictoria, la falta de intervención cuando se testimonian vejaciones sexuales contra las mujeres fue justificada argumentando que en muchos casos las víctimas se niegan a recibir ayuda, y que incluso de molestan cuando se les pregunta qué sucedió. Adicionalmente, se mencionó que al ser hombre existe una noción generalizada de que todos son potenciales agresores, lo cual dificulta que un varón pueda prestar apoyo a alguien que ha sido acosada por algún sujeto.

Finalmente, si bien, al igual que en otros grupos de informantes no se corrobora la existencia de un patrón visual o de apariencia de los agresores, los hombres entrevistados refirieron conocer múltiples estrategias para la perpetración de conductas impropias. Portar objetos para encubrir tocamientos, propiciar acercamientos incidentales, bloquear el paso o restringir la libertad de movimiento, entre otros, son plenamente identificados en sus trayectos cotidianos. Irónicamente, al percatarse de los hechos, se asume que es responsabilidad de las mujeres saber cuidarse y reaccionar ante ese tipo de prácticas.

Así, la información obtenida no puede ser desde luego extrapolada para la generalidad de hombres. Sin embargo, es notable que los grados de consenso al interior de la sesión realizada, dan cuenta de percepciones ampliamente enarboladas entre los varones.

Una estrategia de intervención requiere necesariamente trastocar la dimensión disposicional asociada a la constitución de masculinidades. La objetivación de la violencia sexual como una situación ajena y que solo le ocurre a “otras personas” debe ser desplazada por una mayor conciencia sobre el daño que se produce a las víctimas. El sentido de corresponsabilidad debe ser promovido y reforzado para romper con la dicotomía agresor-víctima. Las ventajas que detonan la comisión de actos impropios pasan también por la falta de reacción de quienes permanecen indiferentes frente a la problemática. El espacio público

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

es de todos y todas, la seguridad debe ser un asunto que llama a la actuación conjunta y al mutuo cuidado.

XII. Síntesis de hallazgos y recomendaciones

A partir de los hallazgos del estudio diagnóstico para línea de base, se identificaron tres componentes centrales que permiten comprender a la violencia sexual en espacios de traslado y transportación como un proceso. Cada uno de ellos, se engloba en dimensiones particulares desde donde se articulan causas, áreas de oportunidad e indicadores para la formulación de esquemas de intervención pública.

- d. **Dimensión disposicional:** se contempla el establecimiento y difusión de modelos que estructurarán las normas y roles de género que median sobre la percepción de las mujeres, tanto para sí mismas como para el resto de las personas con que interactúan. Este sustrato apunta a la necesaria transformación de esquemas culturales, los cuales se encarnan en pautas de acción y discursos que intervienen en el proceso de producción de la violencia sexual. Con ello, se reconoce el enlace de significados y nociones que apuntalan la persistencia de agresiones sexuales no sólo en el espacio público, sino en el ámbito privado.
- e. **Dimensión circunstancial:** aparecen las condiciones y elementos situacionales bajo los cuales se ejerce la violencia sexual en contra de mujeres y niñas en sus rutinas de traslado por la ciudad. Cuestiones como los arreglos espaciales; dinámicas de desplazamiento o recursos de vigilancia y seguridad, permiten dar cuenta de las lógicas de uso-apropiación del espacio público y el modo en que éstas se ven afectadas por condicionantes asociadas al trazado urbano, la disponibilidad de infraestructura y presencia efectiva de la autoridad. Este componente trata de abordar el problema, desde el conjunto de limitantes objetivas que menoscaban la autonomía y libertad de las mujeres, y que en muchos casos son tomadas como ventaja por parte de sus potenciales agresores.
- f. **Dimensión relacional** toma en cuenta las pautas de interacción, vínculo y trato entre mujeres, niñas y otros actores en el espacio cotidiano de la ciudad. Este nivel está asociado con la despersonalización de la violencia sexual como un problema entre víctima y agresor, orientando su conceptualización a la participación y responsabilidad de otros agentes que ejercen co-presencia en el espacio público. El carácter pasivo o activo de los varones, las autoridades, operadores del servicio, personal de vigilancia, entre otros, se asume como parte de la solución; cuestión que apunta a la sensibilización de las personas, así como a la reformulación de nexos en la cotidianidad.

En materia disposicional, los indicios rastreados en el estudio diagnóstico dan cuenta de la prevalencia de situaciones como las siguientes:

- g. La persistencia de un bajo grado de conocimiento sobre la magnitud e intensidad de la violencia sexual como un problema público. Dicha cuestión se hace evidente en la

- dificultad inicial que las propias mujeres entrevistadas, tuvieron para situar al fenómeno como un desafío que se presenta de manera cotidiana e ingente en la ciudad. Pese a que todas las participantes en sesiones colectivas padecieron o testimoniaron alguna agresión sexual, todavía persiste una connotación habitual e inevitable de tales situaciones durante el uso y desplazamiento por el espacio público.
- h. La reproducción de modelos de género, es decir, normas y roles que coartan el pleno ejercicio de libertades de mujeres y niñas en el espacio público y privado. La reconfiguración de identidades de género requiere de cambios paulatinos en la socialización de masculinidades, así como en el modo en que las mujeres se asumen a sí mismas frente a otros agentes. El uso reiterado de frases como “somos el sexo débil” o “no tenemos la misma fuerza que los hombres”, apunta precisamente a tareas de conformación de pautas discursivas y de actuación que erradiquen la brecha entre sexos que se asume todavía como naturalizada.
 - i. La violencia sexual como un fenómeno que se asume habitual e inevitable en el uso del espacio público. Continúa existiendo una adaptación forzada a contextos violentos en la medida en que la construcción del problema apunta a profundas percepciones de impunidad junto con el desconocimiento de los derechos y libertades que corresponden a todas las personas.
 - j. Personalización del problema de la violencia sexual, la cual se ancla a narrativas en las que las propias mujeres construyen explicaciones del fenómeno en torno a descuidos, provocaciones o culpas propiciadas por ellas mismas. El adecuado dimensionamiento del problema público, debiera orientarse entonces por el reconocimiento de factores de riesgo que van más allá de la toma de precauciones y la auto-limitación del ejercicio de libertades que enarbolan algunas mujeres. Dicha cuestión exige la toma de parte y responsabilidad de todos los agentes involucrados en la cotidianidad del espacio público.
 - k. Bajo conocimiento de programas e instrumentos públicos, el cual se suma a la falta de una cultura de la denuncia. La percepción prevalente de desconfianza en la autoridad, requiere de medidas que destronen la falta de efectividad, así como el halo de impunidad que incentiva la comisión de actos violentos sin castigo alguno. Esto permite remarcar la importancia de favorecer la visibilización de la autoridad, a fin de acabar con la sensación de que las mujeres se encuentran solas y desprovistas de herramientas en caso de afrontar una situación violenta.
 - l. Baja percepción de empoderamiento de las mujeres, lo cual reiteradamente se refleja en la narrativa de impotencia e incapacidad para evitar actos que hacen menoscabo de la integridad y el ejercicio de libertades.

En lo tocante a los factores de orden circunstancial, resaltan temas como:

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- k. La mala calidad de infraestructura de seguridad en accesos y espacios transitados por mujeres a lo largo de sus desplazamientos. En la medida en que la configuración de temores pasa por una perspectiva de género, el diseño y adecuación de espacios debe estar orientado a incrementar las percepciones de seguridad y libertad de las mujeres en el uso de la ciudad. Más aún, el fortalecimiento de parajes iluminados, limpios, ordenados y vigilados, potencian la generación de condiciones objetivas en aras de reducir los riesgos de ocurrencia de eventos desafortunados.
- l. Baja presencia policial en puntos de acceso o traslado de las mujeres, cuestión que apunta no a la multiplicación de elementos de vigilancia, sino al uso táctico y efectivo de personal en espacios que demandan mayor despliegue. El carácter rutinario de los traslados cotidianos, los tiempos de desplazamiento y la identificación de puntos conflictivos, coadyuvan a conocer donde se deben duplicar esfuerzos. No es un asunto que estribe solo en vigilar; se trata de restituir a las mujeres la noción de que la autoridad es capaz de acompañar y estar en donde más se le requiere.
- m. Falta de control y baja presencia de personal de vigilancia en espacios y rutas asociadas al transporte público concesionado individual o colectivo. Este factor se relaciona con los desafíos que van desde la regularización de prestadores de servicios, hasta la necesidad de extender redes de prevención que rebasan a los cuerpos policiales. El tamaño de las necesidades cubiertas por ese tipo de transportes, exige la colaboración de servidores públicos, operadores y operadoras de taxis y autobuses, así como del resto de la ciudadanía, para asegurar que la tarea de protección recaiga no sólo en manos de unos cuantos sino de todos los miembros de la comunidad.
- n. Alto grado de impunidad en la comisión de agresiones sexuales en espacios masificados de transporte, cuestión que se vincula con la capacidad superada de afluencia y el diseño intrincado de distintos pasajes de conexión y traslado. Atender este problema, demanda de instrumentos de capacitación, infraestructura y despliegue táctico que permitan erradicar el que la condición de anonimato sea usada por distintos sujetos para amedrentar a mujeres y niñas.
- o. Falta de vigilancia y obstrucción de senderos en espacios públicos contiguos a sitios, paraderos y terminales de transporte, lo cual redundaría en la necesaria re-apropiación de locaciones comunitarias. Quizá una de las cuestiones más alarmantes, tenga que ver con el sentido público de la ciudad que ha sido despojado a las mujeres. Resarcir dicho vacío, requiere del reordenamiento de ciertos linderos, así como de la restitución del carácter común de distintos circuitos. Hacer de la ciudad un enclave amigable, seguro y libre de violencia, exige al mismo tiempo convertirla en un paraje habitable donde los espacios no estén a merced de grupos particulares. Ello se traduce en la tarea de rearticular pasajes comerciales, zonas de ambulantes y puestos

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- de venta, que fuerzan a las mujeres a introducirse en caminos altamente riesgosos y que disminuyen su capacidad de movilidad y libre tránsito.
- p. Insuficiencia en el número de unidades y cobertura del servicio de transporte, cuestión que se asocia con la saturación de espacios de traslado, así como con viajes más extenuantes que también contribuyen a los riesgos de agresión sexual en contra de las mujeres. Invariablemente, la importancia de mejorar la calidad de la infraestructura de desplazamiento, permite aminorar las oportunidades que suelen ser aprovechadas para cometer actos sexuales violentos.
 - q. Presencia de agentes extraños o bajo el influjo de estupefacientes o alcohol en vía pública. Situación que nuevamente se conecta con la recuperación de los espacios públicos, y la necesaria restitución de seguridad que las mujeres y todas las personas requieren en el uso de la ciudad.
 - r. Falta de operativos tácticos en zonas de alta incidencia delictiva. Dicho indicio permite comprender que la violencia sexual suele suscitarse en combinación con otro tipo de violencias. Garantizar que los espacios públicos puedan ser usados sin temor alguno, implica apuntalar el goce de la ciudad bajo libertades plenas y condiciones de seguridad que no sólo se perciben, sino que pueden y deben ser vividas.
 - s. Carencia de mecanismos específicos de denuncia y atención en caso de agresiones sexuales. En la medida en que lo que no se visibiliza, difícilmente puede ser erradicado, se requieren de esquemas que permitan hacer uso de vías legales, sin exponerse a procedimientos tortuosos, inefectivos y plagados de impericias. Aunado a la dificultad para afrontar situaciones sexuales violentas, no puede ser tolerado que las respuestas de la autoridad sigan siendo asumidas como estériles, humillantes y poco oportunas. Para ello, atender la problemática demanda de vías ágiles, diversas y dignas de atención, que redunden no solo en el precedente de denunciar un agravio, sino en contribuir a reparar el daño y castigar a quienes lo perpetran.
 - t. Falta de cobertura y funcionalidad plena de módulos de atención del “Programa Viajemos Seguras”, lo cual debe traducirse en una mayor presencia y en una capacidad de acompañamiento que no esté sujeta solo a espacios como el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Finalmente, por lo que respecta a los elementos de carácter relacional, destaca:

- e. La atención de mala calidad por parte de operadores de servicios de transporte, lo cual implica redimensionar la responsabilidad de parte de quienes conducen las unidades cotidianas de traslado. Quienes cumplen con dicha labor, no sólo tienen el deber de garantizar condiciones seguras de viaje, sino de ejercer una parte activa en el cuidado y bienestar de quienes fungen como pasajeros.
- f. Falta de actuación de testigos en caso de presenciar agresiones sexuales en contra de mujeres, lo cual apunta a la permisividad implícita y el sentido de tolerancia que

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

prevalece en torno a la violencia. No se trata de exigir que sean los ciudadanos quienes cumplan con la tarea de brindar paz y seguridad que corre a cargo de la autoridad. El asunto radica en comprender que, a la relativa indiferencia se debe anteponer un halo de condena social y rechazo en contra de cualquier acto que menoscabe la integridad y libertad de las personas. Esto pasa por dejar de asumir que la ocurrencia de eventos sexuales violentos, es solo un asunto que recae sobre el binomio víctima-agresor, y que demanda de la participación y co-responsabilidad de todos los agentes del espacio público.

- g. Falta de protocolos efectivos de salvaguarda de la víctima por parte de las autoridades, lo cual apunta a las impericias procesales que suelen cometerse en la atención que se brinda a mujeres violentadas. Entender la magnitud de tal arbitrio, conlleva no sólo a preponderar la pulcritud de procedimientos institucionales, sino a dimensionar el carácter traumático y difícil de atravesar por ese tipo de experiencias. Evitar el contacto entre la persona agredida y el perpetrador, proveer de acompañamiento y comprensión, así como atemperar los sentimientos de culpabilidad, es una responsabilidad no solo asociada al rol de autoridad, sino de eminente talante humanitario.
- h. Percepción prevalente de falta de acompañamiento entre las víctimas, lo cual requiere favorecer la visibilización de experiencias, no como un mecanismo para exhibir y culpabilizar a las mujeres violentadas. Se busca justamente desplazar la idea común de que dichos sucesos solo le ocurren a cierto tipo de personas, de que el proceso debe ser afrontado de manera estrictamente personal, y que el resto de la sociedad no tiene nada que aportar frente a la perpetración de daño.

Se considera que toda tentativa de intervención debe partir del establecimiento de la violencia sexual como (1) un problema público y social; (2) un proceso multifactorial y (3) como un agravante que, si bien afecta preponderantemente a las mujeres, debe ser solucionado bajo el involucramiento de todos los integrantes de la sociedad. Aunque el foco de atención está centrado en las agresiones sexuales que tienen lugar en los espacios de transporte y traslado cotidiano de mujeres y niñas, las acciones propuestas deben impactar ámbitos que trascienden la lógica de movilidad.

Con el objeto de traducir las guías analíticas en recomendaciones para una línea de base, se diseñó una matriz que clasifica problemas específicos acorde con cada dimensión trabajada. Las sugerencias plasmadas en este documento son desde luego escrutables por cualquier interesado en el tema, así como dependientes de los alcances presupuestales y de gestión de las entidades responsables de tomar e implementar decisiones. Finalmente cabe advertir, que la información aquí expuesta es también producto de las propuestas de solución enunciadas por las participantes de las sesiones colectivas del estudio diagnóstico.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

12.1. Área de intervención disposicional

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Persistencia del bajo grado de conocimiento sobre la magnitud e intensidad de la violencia sexual como problema público</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de esquemas de difusión que contribuyan a la plena definición e identificación de agresiones que se circunscriben bajo la noción de violencia sexual - Difusión de mayor cobertura, sobre tasas de incidencia y grado de afectación de la violencia sexual en espacios públicos y privados. - Establecimiento de un marco de términos homólogo sobre las distintas expresiones de la violencia sexual. Que la seguridad y el disfrute del espacio público por parte de las mujeres benefician a todos. 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población masculina y femenina que conoce claramente la definición de violencia sexual. -Porcentaje de población masculina y femenina que identifica las distintas expresiones y agresiones de violencia sexual -Catálogo unificado de acciones tipo de violencia sexual en el marco institucional 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres -Servidores públicos, tomadores de decisiones y personal de procuración de justicia
<p>Reproducción de modelos de género que implican un trato desigual mediante normas y roles de género que coarta el ejercicio de libertades de las mujeres en el espacio público y privado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Esquemas de concientización sobre la igualdad derechos de hombres y mujeres desde la base de la educación básica - Campañas de difusión en medios masivos sobre el trato igualitario de hombres y mujeres - Jornadas de sensibilización en espacios educativos y lúdicos para la redefinición de marcos comprensivos del género - Aumentar la cobertura de propaganda en espacios públicos sobre la equidad de género - Creación de observatorios de contenidos basados en género en medios de comunicación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Instrumentos de aproximación cualitativa y cuantitativa a la construcción de roles, pautas y modelos de género en niños y niñas -Porcentaje de la población masculina y femenina expuesta a contenidos re-definitorios de los marcos de comprensión del género -Auditables y reportes sobre el contenido, horarios y cobertura de la difusión de contenidos con perspectiva de género en medios de comunicación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de niños y niñas -Población general de hombres y mujeres -Medios de comunicación

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Construcción de la violencia sexual como un fenómeno habitual e ineludible en el uso del espacio público</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Campañas de sensibilización sobre los derechos y libertades de las mujeres en el uso del espacio público -Creación de mecanismos efectivos de intervención ciudadana en caso de sufrir o testimoniar actos de violencia sexual en distintos espacios -Conformación de redes de promotores en contra de la violencia sexual en el espacio público con ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada -Difusión de castigos ejemplares a perpetradores de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce los derechos, garantías y libertades de las mujeres en el uso del espacio público -Número de denuncias y reportes que se presentan no sólo por parte de víctimas, sino por ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada -Alcance y cobertura de las redes de promotores y promotoras de una ciudad segura y libre de violencia -Porcentaje de la población que conoce de castigos ejemplares a perpetradores de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres -Ciudadanos activos y miembros de la sociedad civil organizada
<p>Prevalencia de la personalización del problema de violencia sexual</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de contenidos que permitan erradicar “culpabilidad” de las víctimas de violencia sexual -Campañas informativas sobre los condicionantes y causas de la violencia sexual que padecen las mujeres -Difusión de contenidos que permitan desterrar la noción común de que la violencia sexual solo les ocurre a cierto tipo de mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que identifica causas despersonalizadas de la violencia sexual -Porcentaje de la población expuesta a contenidos informativos acerca de las fuentes de la violencia sexual 	<ul style="list-style-type: none"> -Población general de hombres y mujeres

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Persistencia de esquemas de socialización que objetivan el cuerpo de las mujeres y niñas</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de espacios, dinámicas y contenidos específicos en la formación sexual de niños, niñas y jóvenes -Fortalecimiento de mecanismos que permitan denunciar y sancionar la difusión de contenidos que menoscaban la integridad de las mujeres en espacios masivos de comunicación 	<ul style="list-style-type: none"> -Mediciones cualitativas y cuantitativas sobre las percepciones de la población infantil y juvenil acerca de las mujeres -Número de denuncias y acciones en contra de espacios comunicativos que difunden contenidos que atentan contra la integridad de las mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> -Población infantil y juvenil en general -Medios de comunicación
<p>Falta de cultura de la denuncia</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de mecanismos, espacios y redes de difusión de la importancia de denunciar actos de violencia sexual en el ámbito público y privado -Incrementar en una primera etapa la tasa de agresiones sexuales violentas -Homologar el catálogo de delitos calificados como violencia sexual en los distintos órdenes de gobierno 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento en la tasa de denuncias -Estabilización de nivel tope de denuncias de agresiones sexuales -Catálogo de registro nacional de agresiones sexuales 	<p>Población en general</p>
<p>Bajo grado de conocimiento sobre programas públicos de atención a las víctimas de violencia sexual</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento de la presencia y difusión de instrumentos públicos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual -Aumento de la cobertura y presencia de agentes programáticos -Creación de estrategias de difusión en terreno, mediante promotores del programa 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce instrumentos programáticos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual -Número de nodos de atención de programas públicos 	<p>Población de mujeres</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Baja percepción de empoderamiento por parte de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> -Diseñar esquemas de actuación que puedan ser socializados entre las mujeres en caso de presentarse una agresión -Crear espacios e instrumentos que favorezcan la percepción de seguridad de las mujeres a partir del desarrollo distintas habilidades (i.e., clases de defensa personal, expresión corporal, identificación de situaciones de riesgo). 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de población atendida por mecanismos específicos de fortalecimiento de habilidades -Alcances y cobertura de difusión de esquemas campañas sobre actuación en caso de situaciones de agresión 	Población de mujeres

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

12.2. Área de intervención circunstancial

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Mala calidad de infraestructura de seguridad en accesos y espacios transitados por las mujeres a lo largo de sus desplazamientos	<ul style="list-style-type: none"> -Identificación de polígonos de atención urgente en materia de infraestructura de seguridad -Dotación de infraestructura de seguridad en polígonos identificados con mayores riesgos 	<ul style="list-style-type: none"> -Mapa de polígonos urbanos de alto riesgo delictivo -Mapa de polígonos urbanos de atención prioritaria en mejora de infraestructura -Sitios remozados y espacios públicos recuperados -Programas de dotación de recursos implementados en un marco espacio-temporal determinado 	-Población de zonas o polígonos de alta incidencia delictiva y rezago en infraestructura
Falta de vigilancia en accesos intrincados, poco iluminados o escasamente transitados	<ul style="list-style-type: none"> -Identificación de puntos de riesgo en los distintos polígonos de la Ciudad de México -Articulación de operativos especiales y puestos de vigilancia en puntos de riesgo -Sistema de alerta de zonas de riesgo para conocimiento de las transeúntes y usuarias del transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> -Mapa de puntos de riesgo según afectación delictiva o conflictiva específica -Número de operativos y estrategias de vigilancia focalizada a nivel poligonal -Instrumentos generados del sistema de alerta en zonas de riesgo -Incremento en la tasa de denuncias -Porcentaje de la población que conoce los marcos de acción implementados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general, con prioridad en habitantes de zonas de alto riesgo o polígonos con rezago de infraestructura -Personal policial -Tomadores de decisiones
Baja presencia policial en puntos de acceso o traslado de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> -Mapeo de rutas, tiempos de traslado y espacios conflictivos -Protocolos de operación especial en rutas, tiempo de traslado y espacios conflictivos por parte de la autoridad 	<ul style="list-style-type: none"> -Atlas de riesgos, rutas y espacios empleados por mujeres usuarias del transporte público y espacios de desplazamiento -Número de operativos y estrategias de vigilancia focalizada en zonas de alta afluencia o de bajo tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Tomadores de decisiones

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Baja presencia de personal de vigilancia en espacios y rutas asociadas al transporte público concesionado individual o colectivo</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Unidades de vigilancia abocadas a la prestación de auxilio en rutas específicas del concesionado colectivo -Fortalecimiento de los mecanismos de control de unidades y choferes del colectivo individual -Dispositivos de auxilio inmediato en caso de agresión o riesgo de ataque -Creación de redes de promotores y asociados en los servicios de transporte público concesionado individual o colectivo 	<ul style="list-style-type: none"> -Operativos, unidades y personal destinado al cuidado específico de rutas concesionadas -Padrón o registro vehicular de transportes autorizados y regularizados -Unidades de monitoreo y tasas de denuncia o alerta -Número de agrupaciones, redes o nodos de operadores y operadoras del servicio que promueven la corresponsabilidad entre el gremio 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Personal operativo del servicio de transporte concesionado individual y colectivo
<p>Alto grado de impunidad en la comisión de agresiones sexuales en espacios de transporte masificados</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de protocolos especiales de atención y prevención de riesgos en transportes masivos -Capacitación policial para la detección y prevención de riesgos de agresiones sexuales en espacios altamente confluídos -Botones de pánico adicionales a las palancas de auxilio en los transportes -Instalación de videocámaras en vehículos de transportación masiva 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de detenciones de agresores sexuales plenamente identificados en espacios masivos de transporte -Incremento en la tasa de denuncia -Número de oficiales y policías capacitados en protocolos de intervención en espacios masivos -Volumen de infraestructura de auxilio montada en espacios públicos de transporte masivo -Cobertura y alcance de dispositivos de vigilancia tecnológica en espacios masivos de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Falta de vigilancia y obstrucción de senderos en espacios públicos contiguos a sitios, paraderos y terminales del transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Reordenamiento territorial y distribución de comercio ambulante en puntos estratégicos de viaje -Creación de redes de promotores de una ciudad segura y libre de violencia entre comerciantes de zonas de conexión -Instalación de puntos de vigilancia en todas y cada una de las zonas de conexión, priorizando Centros de Transferencia Modal (CETRAM) 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de espacios públicos recuperados -Volumen y cobertura de redes de promotores entre ambulantes o comerciantes del espacio de transporte -Número de puntos de vigilancia instalados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial -Comerciantes y ambulantes que operan en zonas de conexión de transporte
<p>Insuficiencia en el número de unidades y en la cobertura del servicio de transporte</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Generación de información sobre rutas alternativas a destinos con mayor atracción de viajantes -Mejora de la calidad de mantenimiento de líneas de transporte para evitar fallas mecánicas que retrasan el servicio -Presencia de personal que agilice el abordaje y descenso de pasajeros en horas pico 	<ul style="list-style-type: none"> -Indicadores de eficiencia de uso del transporte -Distribución de la población en uso de rutas alternativas 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal operativo de servicios de transporte
<p>Presencia de agentes extraños o bajo el influjo de estupefacciones o alcohol en vía pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Refuerzo de tareas de vigilancia en zonas de alto riesgo o rezago de infraestructura -Estrategias de traslado, albergue o retención de personas sin techo o con problemas de adicciones 	<ul style="list-style-type: none"> -Volumen de espacios recuperados -Mejora de la percepción de seguridad de la gente en espacios públicos y de traslado 	<ul style="list-style-type: none"> -Población en general -Personal policial -Personas sin techo o con problemas de adicciones
<p>Falta de operativos tácticos especiales en zonas de alta incidencia delictiva en la ciudad</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Estrategias de atención y prevención especial a mujeres residentes en entornos conflictivos -Generación de esquemas de vigilancia vecinal orientados a la prevención de agresiones sexuales y no a la denuncia 	<ul style="list-style-type: none"> -Difusión dominio y apropiación de tácticas de precaución en espacios conflictivos -Número de agrupaciones coadyuvantes en prevención de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial -Residentes en zonas de alta conflictividad e incidencia delictiva

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Carencia de un mecanismo específico de denuncia y atención en caso de agresiones sexuales</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Simplificación del proceso de levantamiento de averiguaciones previas -Creación de módulos express de atención a víctimas de violencia sexual -Creación de un sistema de traslado y salvaguarda de la víctima en caso de agresiones sexuales -Protocolo de atención y separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador -Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual -Botones móviles de pánico mediante aplicaciones de telefonía celular 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de denuncias presentadas -Tiempo de procesamiento de averiguaciones previas -Evaluación de la calidad de atención en caso de auxilio a víctimas de violencia sexual -Número de llamadas y personas atendidas a números especiales de atención -Número de usuarias de apps para reportar violencia sexual testimoniada o padecida 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Instancias ministeriales
<p>Falta de cobertura de módulos de atención del programa “Viajemos Seguras” en espacios ajenos a puntos de conexión del STC-Metro</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento de la figura de módulos itinerantes -Creación de nuevos módulos fijos en áreas complementarias a las estaciones del Metro. -Módulo móvil de atención en caso de traslado a zonas lejanas a la red de transporte masivo 	<ul style="list-style-type: none"> -Porcentaje de la población que conoce el programa -Número de mujeres atendidas -Número de denuncias -Número de centros creados y habilitados en pleno funcionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal de INMUJERES-DF

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

12.3. Áreas de intervención relacional

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Atención de mala calidad por parte de operadores de servicios de transporte	<ul style="list-style-type: none"> -Fortalecimiento y generalización de mecanismos de capacitación y sensibilización a operadores y operadoras de servicio de transporte -Mecanismos de evaluación vinculantes que permitan calificar el desempeño de prestadores del servicio, tanto en transportes de vía exclusiva como concesionados -Establecimiento de protocolos de atención para operadores de transportes de vía exclusiva y concesionados 	<ul style="list-style-type: none"> -Mejora en la percepción de la calidad del servicio -Reducción de incidentes asociados al mal desempeño de conductores u operadores 	<ul style="list-style-type: none"> -Población usuaria del transporte público -Personal operador del transporte
Falta de actuación de testigos en caso de presenciar agresiones sexuales en contra de las mujeres	<ul style="list-style-type: none"> -Campañas de sensibilización para incentivar la intervención de testigos en caso de presenciar una agresión sexual -Favorecer mecanismos de salvaguarda de terceros implicados que reaccionan a favor de proteger a mujeres en riesgo de ser agredidas sexualmente 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento en la tasa de denuncia por parte de testigos -Disminución de la comisión de actos violentos dada la condena social 	Población en general

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
<p>Falta de protocolos efectivos de salvaguarda de la víctima por parte de las autoridades</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de un sistema de traslado y salvaguarda de la víctima en caso de agresiones sexuales -Protocolo de atención y separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador -Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual -Botones móviles de pánico mediante apps de telefonía celular -Sensibilización del personal policial en caso de brindar atención a mujeres violentadas 	<ul style="list-style-type: none"> -Número de denuncias presentadas -Tiempo de procesamiento de averiguaciones previas -Evaluación de la calidad de atención en caso de auxilio a víctimas de violencia sexual -Número de llamadas y personas atendidas a números especiales de atención -Número de usuarias de apps para reportar violencia sexual testimoniada o padecida 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Instancias ministeriales
<p>Falta de denuncia dada la carencia de mecanismos efectivos y puntuales para iniciar averiguaciones previas</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Simplificación del proceso de levantamiento de averiguaciones previas -Creación de módulos express de atención a víctimas de violencia sexual -Formulación de un protocolo de atención especial que favorezca el levantamiento de averiguaciones previas, en lugar del desistimiento o la conciliación 	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento de la tasa de denuncias -Reducción de la incidencia de agresiones sexuales -Número de procesados 	<ul style="list-style-type: none"> -Población de mujeres -Personal policial
<p>Baja sensibilidad por parte del personal de seguridad y vigilancia en la atención a víctimas de violencia sexual</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Protocolos de actuación en caso de atender a una mujer víctima de violencia sexual -Capacitación sobre uso del lenguaje y dominio general del tema e implicaciones de la violencia sexual -Capacitación para fortalecer el dominio y pleno conocimiento de las normas y disposiciones jurídicas en torno al tema. -Sensibilización sobre el apoyo psicológico inmediato a víctimas de agresiones sexuales 	<ul style="list-style-type: none"> -Percepción de mejora sobre el desempeño de la autoridad -Evaluación de calidad de la atención policial por parte de la persona auxiliada -Mecanismos internos de control en los cuerpos policiales -Exámenes y pruebas sobre el modo de reaccionar por parte de autoridades de vigilancia en escenarios de agresión sexual 	<ul style="list-style-type: none"> -Personal policial

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Área de oportunidad	Líneas de acción	Indicadores	Población a atender
Percepción prevalente de falta de acompañamiento entre las víctimas	<ul style="list-style-type: none"> -Creación de círculos de apoyo entre víctimas de violencia sexual -Generación de espacios para la compartición de experiencias y visibilización del problema 	<ul style="list-style-type: none"> -Cobertura y alcance de eventos en los cuales se difunde la forma de afrontar situaciones de violencia -Número de redes y programas de apoyo de mujeres a víctimas de violencia sexual 	-Población de mujeres

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

XIII. Bibliografía empleada para el estudio diagnóstico

Alvarado, A. (2014). Sociología, género y violencia juvenil, s.p.i. (mimeo).

Basile, K., S. Smith, M. Breiding, M. Black, & R. Mahendra. (2014). Sexual Violence Surveillance: uniform definitions and recommended data elements. Georgia: Centers for Disease Control and Prevention.

Bejarano Celaya, Z. (2007). “Entre lo público, privado y doméstico” en Revista Géneros, año 13, N°36, febrero, pp. 60-68.

Bonnefoy, Juan Cristóbal (2003). “Los indicadores de evaluación del desempeño: una herramienta para la gestión por resultados en América latina”, en Boletín del Instituto, no. 13 (noviembre de 20023) Santiago de Chile, ILPES. 44 p.

Castro Morales, P.; G. Salas y C. Rodríguez (2012). Los homicidios de mujeres ocurridos en el hogar: un panorama municipal. Estudios de Violencia en México, CEI-COLMEX, México. Disponible en:
<http://cei.colmex.mx/Estudios%20Violencia%20M%C3%A9xico%20Materiales%20recibidos/> (última consulta 1 de agosto de 2015).

Código Penal para el Distrito Federal. Disponible en:
http://www.fimevic.df.gob.mx/documentos/transparencia/codigo_local/CPDF.pdf

Consejo Nacional de Población (CONAPO). *Proyecciones de la población 2010-2050*. Secretaría de Gobernación. Disponible en:
<http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones> (última visita 30 de junio de 2015).

De Barbieri, T. (1991). “Los ámbitos de acción de las mujeres, en *Revista Mexicana de Sociología*”, año 53, N° 1, enero-marzo, México, pp. 2013-224.

Dymén, C. & V. Ceccato (2012). “An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety”. En Ceccato, V (ed.). *The urban fabric of crime and fear*. Dordrecht: Springer, pp. 311-39.

ENDIREH (2011), Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, México, INEGI, disponible en:
<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/especiales/endireh/endireh2011/default.aspx> (última visita 30 de junio de 2015).

England, M. & S. Simon. (2010). “Scary cities: urban geographies of fear, difference and belonging” en *Social & Cultural Geography*, vol. 11, no. 3, pp. 201-207.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Falú, A. (2004). Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: la agenda de las mujeres para Rosario, Argentina. Material Monográfico: Ciudad, Inclusión Social y Educación.
- Falú, A. (ed.) (2009). Mujeres en la ciudad de violencias y derechos. Red mujer y hábitat de América Latina, Ediciones sur, Chile.
- Falú, A. y L. Rainero. (1996). “Hábitat urbano y políticas públicas. Una perspectiva de género” en Alternativa: ¿se gobiernan las ciudades? Revista Semestral del Centro de Investigaciones CIUDAD, No. 12. II Época, pp. 55-62. Quito.
- Freudenthal, S. & J. Narrowe. (1993). Baseline Study Handbook. Focus on the field. Estocolmo: Swedish International Development Authority.
- Garrido, E. (2013). “Sigue violencia sexual en el transporte público” en Revolución Tres Punto Cero. Reportaje e infográfico, disponible en: <http://revoluciontrespuntocero.com/violencia-sexual-transporte-publico/>
- Gaytán, P. (2009). Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
- GDF. (2014). Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Gaceta Oficial del Distrito Federal, 15 de octubre del 2014. México: Gobierno del Distrito Federal.
- GDF. Instituto de las Mujeres en el D.F. (2015). “Programa Especial Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”. Documento de trabajo.
- Gomes, C. (2006). “Acercamientos a la relación entre informalidad ocupacional y pobreza moderada en México” en El Reto de la informalidad y la pobreza moderada. Memorias IBERGOP, FLACSO-México, México.
- INEGI (2011). Encuesta Nacional de Victimización y Seguridad Pública (ENVIPE). Marco conceptual. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco_conceptual_envipe.pdf (última consulta 14 de julio de 2015).
- INEGI (2014). Glosario de la ENVIPE 2014. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&s=est&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).
- INEGI (2014). Principales resultados para el Distrito Federal. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/regulares/envipe/envipe2014/default.aspx> (última consulta 14 de julio de 2015).

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- INEGI. (2012). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2011. Síntesis Metodológica. México: INEGI.
- INEGI. (2014). Panorama de violencia contra las mujeres en el Distrito Federal. ENDIREH 2011. México: INEGI.
- INEGI. Glosario de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), 2015. http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística Geografía (INEGI) (2014). Panorama de violencia contra las mujeres en el Distrito Federal, ENDIREH 2011, México, INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Censo Nacional de Población y Vivienda 2010*. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=pob&c=1 (última consulta 30 de junio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)*, primer trimestre de 2015. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=4 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Encuesta Nacional de Gastos en los Hogares (ENGASTO)*, 2013. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/lista_cubos/consulta.aspx?p=encue&c=5 (última consulta 1 de julio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Glosario del Censo de Población y Vivienda 2010*. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/glosario/default.aspx?clvglo=cpv2010&s=est&c=27432> (última consulta 30 de junio de 2015).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido*. Disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/vitales/mortalidad/tabulados/PC.asp?t=14&c=11817> (última consulta 1 de julio de 2015).
- Jiménez Ornelas, R. (2001), “Percepciones sobre la inseguridad y la violencia en México. Análisis de encuestas y alternativas de política” en Arturo Alvarado y Sigrid Artz (eds.), *El desafío democrático de México: seguridad y estado de derecho*, pp. 145-172, México, El Colegio de México.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Junger, M. (1987). "Women's experiences of sexual harassment: some implications for their fear of crime", en *British Journal of Criminology*, 22:4, pp. 358-83.
- Little, J., L. Peake, & P. Richardson (eds.) (1988). *Women in cities: gender and the urban environment*. London: Macmillan.
- México. SHCP-SFP-CONEVAL (2011). *Guía para la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados*. México, SHCP. 77 p.
- Naciones Unidas (2011). *Directrices para la producción de estadísticas sobre la violencia contra la mujer: Encuestas estadísticas*. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. División de Estadística. Nueva York.
- Nava, E & J. Ramírez. (2015). "Movilidad femenina en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México" en Proyecto estudio diagnóstico preliminar del programa "Ciudades seguras libres de violencia contra las mujeres y niñas". Documento de trabajo. México: El Colegio de México.
- Nava, E. y J. Ramírez. (2014). "Movilidad sustentable: consideraciones sobre el tiempo de desplazamiento de viaje en el AMCM" en Graizbord, B. (ed.). *Metrópolis: estructura urbana, medio ambiente y política pública*. México: El Colegio de México, CEDUA, pp. 251-286.
- ONU Mujeres, Programa Global Ciudades Seguras Libres de Violencia hacia las Mujeres y Niñas (2011). "Instructivo sobre estudios de línea de base". Nueva York, ONU Mujeres (versión en español). 14 p.
- ONU-Mujeres, Inmujeres y LXI Legislatura, Cámara de diputados (2011). *Feminicidio en México. Aproximaciones, tendencias y cambios, 1985-2009*. México.
- ONU. (1994). Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer. Resolución aprobada por la Asamblea General [sobre la base de la Tercera Comisión (A/48/629)]. Resolución número 48/104.
- Ortegón, Edgar; Juan Francisco Pacheco y Adriana Prieto (2005). *Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas*. Santiago de Chile, ILPES, julio de 2005 (Manuales, 42). 124 p.
- Pain, R. (1991). "Space, sexual violence and social control: integrating geographical and feminist analysis of women's fear of crime" en *Progress in human geography*, vol. 15, pp. 415-31.
- Painter, K. (1992). "Different worlds: the spatial, temporal and social dimensions of female victimisation". En Evans, D.J., N. Fyfe & D.T. Herbert (eds.) *Crime, policing and place*. London: Routledge, pp. 164-95.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Purkayastha, B., M. Subramaniam, M. Desai & S. Bose. (2003). “The study of gender in India: a partial review” en *Gender and society*, vol. 17, no. 4, pp. 503-24.
- Red Mujer y Hábitat de América Latina (2011). *Construyendo ciudades seguras. Experiencias de redes de mujeres en América Latina*. Santiago de Chile, Sur Ediciones-ONU Mujeres-AECID. 217 p.
- Stanko, E. (1987). “Typical violence, normal precaution: men, women and interpersonal violence in England, Wales, Scotland and the USA”. En Hanmer, J. & M. Maynard (eds.) *Women, violence and social control*. London: Macmillan, pp. 122-34.
- Stanko, E. (1988). “Hidden violence against women”. En MacGuire, M. & J. Pointings (eds.) *Victims of crime: a new deal?* Milton Keynes: Open University Press, pp. 40-6.
- Stanko, E. (1990). *Everyday violence: women’s and men’s experience of personal danger*. Londres: Pandora.
- Vargas, V. (2007). *Espacio público, seguridad ciudadana y violencia de género. Reflexiones a partir de un proceso de debate (2006-2007)*. Programa Regional Ciudades sin Violencia hacia las Mujeres Ciudades Seguras para Todas y Todos. UNIFEM. Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe. Cuadernos de Diálogos.
- Zermeño, M. y E. Plácido. (2009a). *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*. Documento de trabajo E-18-2009. México: CONAPRED.
- Zermeño, M. y E. Plácido. (2009b). *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México*. México: INMUJERES-DF/CLADEM/Geoprospectiva/Secretaría de Desarrollo Social.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

II. Anexos

2.1. Diseño general de guía de tópicos

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
IX. Bienvenida	N/A	Presentación de la moderadora y asistente	N/A	N/A
X. Presentación de las participantes	-Generar un clima de confianza entre las participantes	-Ronda de presentaciones	Indicadores descriptivos de las informantes: -Edad -Ocupación	Caracterización general de las entrevistadas
XI. Percepción del transporte público y sus distintas modalidades	-Comprender como se suscita la apropiación de dichos espacios de movilidad. -Aportar evidencia sobre las necesidades diferenciadas de las mujeres en dichos circuitos. -Establecer en qué tipo de modalidades existe un clima de seguridad más favorable.	-Ronda de adjetivación de espacios de transporte mediante anotación en rotafolio. -Preguntas de discusión: (a) Identificación de problemas y riesgos (b) Apropiación diferenciada de espacios según el sexo de la persona (c) Clima de seguridad	[3.1] Adjetivos, palabras y frases asociadas a los espacios de transporte público [3.2] Listado de riesgos y problemas que identifican las informantes en los espacios de transportación [3.3] Percepción de seguridad en espacios de transportación	-Se identifica la forma en como las mujeres perciben e identifican distintas modalidades de transporte y sus espacios aledaños -Se establece un listado de riesgos y problemas padecidos en los espacios de transportación -Se identifica si existen percepciones disímboles de seguridad en distintos modos de transporte

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>XII. Rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de factores de riesgo</p>	<p>-Conocer la definición de rutas, rutinas y tácticas de cuidado e identificación de riesgos por parte de grupos de usuarias del transporte público</p> <p>-Esclarecer la probable asociación entre patrones de desplazamiento; modalidades de viaje; esquemas de acompañamiento y horarios de tránsito, con relación a la percepción de riesgos y amenazas.</p> <p>-Conocer el repertorio de precauciones que las mujeres emplean en sus trayectos cotidianos.</p>	<p>-Testimonio sobre las rutas y rutinas de traslado de las informantes</p> <p>-Preguntas abiertas y dinámica de discusión:</p> <p>(a) Cómo se definen o planean esas rutas</p> <p>(b) Miedos, riesgos, amenazas y ventajas en esos modos de trayecto</p> <p>(c) Medidas de auto-preservación</p> <p>(d) Auto-percepción en el recorrido y uso del espacio público</p>	<p>-Trayectos y criterios de ruta [4.1]</p> <p>-Riesgos, amenazas, miedos y ventajas en los trayectos [4.2]</p> <p>-Medidas de precaución [4.3]</p>	<p>La información recabada permitirá conocer qué elementos condicionan o acotan los modos de desplazamiento de las mujeres; la relación que existe con respecto a la identificación de riesgos, amenazas y ventajas, así como el tipo de repertorios de cuidado que usan las mujeres en el uso del espacio público.</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>XIII. Percepción y conocimiento sobre los tipos de violencia sexual</p>	<p>-Recuperar la narrativa de mujeres que hayan sido víctimas o hayan testimoniado actos de violencia sexual, a fin de rastrear algunas de las pautas que caracterizan a los agresores; sus modos de operación, así como el tipo de apoyo y necesidades urgentes que deben ser atendidas para brindar auxilio a las personas violentadas.</p> <p>-Identificar la asociación entre distintos tipos de agresión sexual y la frecuencia con que se suscitan, con relación a la percepción de gravedad de dichos actos violentos y los efectos que tienen sobre las víctimas.</p> <p>-Conocer la imputación de causas que, según las informantes, generan, reproducen y facilitan la violencia sexual en contra de las mujeres en espacios públicos como los circuitos de transportación y sus senderos aledaños.</p> <p>-Rastrear de manera general cuáles son las consecuencias que distintos tipos de agresión tienen sobre las</p>	<p>-Diálogo de experiencias de violencia sexual en espacios de transporte público y circuitos aledaños</p> <p>-Listado de situaciones y percepción de frecuencia de ocurrencia.</p> <p>-Diálogo sobre causas y consecuencias de la violencia sexual</p>	<p>-Narrativas sobre experiencias de violencia sexual en espacios de transporte público o circuitos aledaños [5.1]</p> <p>-Identificación de actos de violencia sexual [5.2]</p> <p>-Imputación de causas con relación a la ocurrencia de actos de violencia sexual [5.3]</p> <p>-Imputación de factores sobre las mujeres con mayor propensión de ser víctimas de violencia sexual [5.4]</p> <p>-Identificación de consecuencias de ser víctima de violencia sexual [5.5]</p>	<p>La información recabada permite obtener datos precisos sobre:</p> <p>(f) Los actos de violencia sexual padecidos o testimoniados por las informantes.</p> <p>(g) Conocer los sentimientos y percepciones de las mujeres frente a actos de violencia sexual</p> <p>(h) Rastrear el tipo de causas o factores que las propias informantes imputan como detonantes de la violencia sexual</p> <p>(i) Establecer cuál es la percepción que se tiene sobre las víctimas</p> <p>(j) Identificar las consecuencias y daños que las propias informantes imputan a la violencia sexual</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>XIV. Recursos conocidos y reacciones</p>	<p>Obtener registros de información sobre los recursos conocidos de las usuarias del transporte público y sobre las reacciones de distintos actores, a fin de conocer parte de los protocolos informales de actuación que ejercen las mujeres en caso de algún incidente de violencia sexual, así como la percepción que se tiene con respecto a la intervención o expectación del resto de los usuarios y usuarias.</p>	<p>-Sensibilización frente a imágenes y diálogo mediante preguntas abiertas: (a) Frente a una situación como la observada en las fotos, ¿qué harían las informantes en su papel de agredidas? (b) ¿Qué harían las informantes en su rol de espectadoras? (c) Escenarios de denuncia (d) Forma esperada de reacción entre distintos actores</p>	<p>-Reacciones conocidas y motivos de proceder [6.1] -Reacciones o rol de espectadoras [6.2] -Escenarios de denuncia y motivos de proceder [6.3] -Reacciones esperadas de autoridades, usuarios, operadores [6.4]</p>	<p>Los datos permiten introducir y documentar las reacciones conocidas y esperadas de distintos actores involucrados en los espacios de transportación, ante la comisión de agresiones de violencia sexual en contra de las mujeres.</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>XV. Situaciones típicas de riesgo</p>	<p>Explorar la identificación de situaciones o modos de operación por parte de agresores, así como de atributos probables en las víctimas.</p>	<p>-Detección guiada de atributos</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Características espaciales asociadas al riesgo de ataque [7.1] -Identificación de circunstancias de ataques probables [7.2] -Actitudes que ostenta un probable agresor [7.3] -Imputación de mecanismo de selección de víctimas por parte del agresor [7.4] -Motivos de identificación de atributos [7.5] 	<p>La información permite identificar</p> <ul style="list-style-type: none"> -bajo qué circunstancias imputadas actúa el atacante -qué factores pueden asociarse con el hecho de ser víctima (situacionales)

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Dimensión guía de tópicos	Propósitos específicos	Actividad	Indicadores	Utilidad del registro
<p>XVI. Regulaciones, evaluaciones y pronósticos</p>	<p>Explorar el grado de conocimiento de las usuarias sobre algunos programas especiales de atención al público femenino, su opinión sobre dichos instrumentos y la labor de la autoridad, así como algunas probables soluciones.</p>	<p>-Cuestionario individual</p>	<p>-Grado de conocimiento de instrumentos de atención del GDF -Grado de conocimiento de campañas para prevenir y erradicar la violencia sexual -Sugerencias e identificación de probables soluciones</p>	<p>Establecer el grado de conciliación entre las soluciones propuestas a partir de la información recopilada y los pronósticos de las informantes</p>

C O N T E N I D O

I. Planteamiento de la cuestión

II. Elementos de definición: análisis de involucrados, árbol de problema, árbol de soluciones

1) Análisis de involucrados

2) Análisis de causas y efectos

III. Estructura analítica y alcances de la intervención: Matriz de Marco Lógico y Sistema de Indicadores

Referencias utilizadas

I. Planteamiento de la cuestión

La Línea Base elaborada como sustento de la Estrategia para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público en la Ciudad de México ha puesto de relieve una amplia gama de factores que requieren intervención desde diversos enfoques metodológicos y perspectivas institucionales. Para que los factores identificados como generadores y perpetuadores de violencia hacia las mujeres puedan ser abordados consistentemente, se requiere que los objetivos, las líneas de acción y los instrumentos de intervención estén adecuadamente integrados y sistematizados en un solo modelo de trabajo.

Dada la complejidad de los factores identificados en la Línea Base, y su referencia multinivel (*disposicional, circunstancial y relacional*), se hace necesario para el “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas” la adopción y uso de una metodología que permita aprovechar todos los elementos de diagnóstico, información, percepciones y hábitos de forma tal que deriven en el diseño, definición y aplicación de estrategias integrales de atención considerando todos los enfoques de intervención que resulten necesarios y pertinentes: prevención, disuasión, corrección, mitigación y reparación.

La *Metodología del Marco Lógico* constituye uno de los pocos enfoques de trabajo que permite integrar informaciones amplias y diversas, para luego integrarlas en instrumentos de cobertura amplia y multinivel para sustentar estrategias de desarrollo, implementación y seguimiento, ya sea al nivel de proyecto, de un programa anual o multi-anual, o de una política pública de carácter permanente (CEPAL, 2005). Esta metodología -también conocida por las siglas MML- ha demostrado ser particularmente útil para definir problemas y encauzar soluciones en contexto de turbulencia social y escasez de recursos, especialmente de tipo presupuestal (ILPES, 2003) y ha servido para reformular los sistemas P-P-P-E (planeación, programación, presupuestación y evaluación) en países como México y Chile (SHCP-SFP-CONEVAL, 2011).

A fin de contribuir a que las acciones que habrán de llevarse a cabo en el periodo 2016-2018 en la Ciudad de México para alcanzar la igualdad sustantiva, definida como objetivo prioritario en el Plan de Desarrollo del Distrito Federal, se ha aplicado la MML al diseño del Sistema de Monitoreo de acciones para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y espacio público, en los términos y con los alcances presentados en esta sección.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Primeramente, y atendiendo lo establecido por la MML, se presentan el “Mapa de Actores Involucrados” en el problema de la violencia contra las mujeres y niñas en el transporte y los espacios públicos del Distrito Federal, y los árboles de “Problema” (causas y efectos) y de “Soluciones” (medios y fines). Estos tres instrumentos contribuyen a una mejor comprensión y construcción de las diferentes dimensiones, ámbitos y niveles del problema, señalados y documentados ampliamente en la Línea Base.

En segundo término, se presentan las alternativas de solución al contexto que vive actualmente la Ciudad de México y las políticas y programas existentes para atender el fenómeno de la violencia hacia mujeres y niñas en el transporte y los espacios públicos. Por último, se presenta la “Matriz de Marco Lógico” y su aplicación como base conceptual, técnica y metodológica para el desarrollo del Sistema de indicadores de seguimiento, monitoreo y evaluación de las acciones a implementar entre 2016 y 2018 en la Ciudad de México en el marco del “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX”.

II. Elementos de definición: análisis de involucrados, árbol de problema, árbol de soluciones

La violencia en todas y cada una de sus expresiones conforma una problemática multicausal, en la que agresiones o conductas perjudiciales en contra de cualquier ser humano, son a la vez productoras y productos de desigualdades sociales, asimetrías de poder y obstáculos para el desarrollo integral de toda persona. Particularmente, la violencia que se ejerce contra de las mujeres y las niñas constituye un fenómeno que resulta de los modelos de género y las normas sociales establecidas que presentan un sistema diferenciado por sexo, que dan forma a asimetrías expresadas en relaciones de poder en lo social y privado de carácter controlador, dominante y agresivo hacia las mujeres.

“Las desigualdades sociales están atravesadas por desigualdades de género, y que su no consideración se traduce en un conocimiento sesgado y parcial de la realidad social y de las dinámicas urbanas. En sociedades inequitativas, la desigualdad de género es parte constitutiva de la desigualdad social. Tanto así, que tanto convenciones internacionales como legislaciones nacionales reconocen expresamente la existencia de discriminaciones generalizadas hacia las mujeres” (Red Mujer, 2011, pp. 17-18).

Esto se expresa mediante un trato desigual diferenciado por género en los diferentes ámbitos de la vida, negación de derechos fundamentales, posesión inequitativa de capitales o en distinciones de etnia, edad, capacidades o religión, a lo cual se suma el estatus de subordinación que infundadamente se ha naturalizado mediante los modelos de género (Purkayastha et. al., 2003; Pain, 1991; Dymén & Ceccato, 2012; England & Simon, 2010).

Para comprender y atender la problemática de la violencia sexual en las locaciones de transporte y sus contornos de desplazamiento en el Distrito Federal, se observa como un fenómeno multidimensional, analizado a través del estudio diagnóstico y el acopio de datos en campo, estableciendo tres dimensiones analíticas que posibilitan relacionar factores, causas y líneas de acción con dimensiones concretas. Estas contribuyen a explicar la incidencia y reproducción de las agresiones sexuales de la siguiente manera:

- i. **Dimensión disposicional:** la cual se refiere al establecimiento y reproducción de modelos de género, es decir, normas que implican un trato desigual, que otorga una distribución diferenciada de los espacios que les corresponden a las mujeres y a los hombres. Aquí se incluyen pautas y discursos culturales que intervienen en la forma de las relaciones de género, que fomentan las expresiones de violencia sexual, la invisibilización o tolerancia de las mismas, así como los modos en que se naturalizan tales agresiones y las experiencias de víctimas, los perpetradores, los espectadores y la autoridad. Este componente apunta a reflexionar que lo que no es percibido como un problema no puede ser atendido ni resuelto de manera cabal. Esto aún cuando los desarrollos legislativos nacionales recientes y las convenciones internacionales en vigor apuntan a su construcción jurídica positiva y a su reconocimiento como grave problema social (García Prince, 2008)
- ii. **Dimensión circunstancial:** da cuenta del conjunto de condiciones y elementos situacionales bajo los que se ejerce la violencia sexual en contra de mujeres y niñas. Ésta incorpora la preponderancia del trazado espacial de la ciudad; la calidad y accesibilidad a su infraestructura de movilidad; las condiciones de desplazamiento, así como el despliegue táctico de recursos de vigilancia y seguridad. Contemplar tales factores, permite relacionar la forma en que la trama urbana y sus recursos condicionan los riesgos a los cuales están sometidas las mujeres en sus experiencias cotidianas de traslado y presencia en el espacio público.
- iii. **Dimensión relacional:** considera las pautas de interacción, vínculo y trato entre mujeres, niñas y otros actores en locaciones urbanas. Dicho componente coadyuva a la comprensión del problema de la violencia sexual como enclave de participación y corresponsabilidad de distintos agentes sociales. Tomadores de decisiones; autoridades; personal de vigilancia; operadores y operadoras de servicios de transporte; comerciantes, así como hombres y mujeres, niños y niñas, se asumen como parte de los escenarios cotidianos de sociabilidad en la ciudad. Así, más allá de la dicotomía víctima-agresor, se busca destacar cuál es el papel de cada parte en el combate y erradicación de las conductas sexuales violentas que tienen lugar en los circuitos de transportación y sus entornos circunvecinos.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

1) Análisis de actores involucrados.- Las tres dimensiones previamente descritas son conducentes a la identificación y descripción del conjunto de actores involucrados en el fenómeno y que forman parte del contexto social en el que tiene lugar la violencia sexual que se ejerce hacia las mujeres y niñas en el Distrito Federal. Estos actores se indican en el gráfico 1 y sus posturas se describen en el Cuadro 1 (ver más abajo). Los actores involucrados son cuando menos los siguientes:

- a) **Víctimas agredidas que forman parte de la población de mujeres que utiliza el transporte público** (en las condiciones socio-demográficas descritas en la Línea Base),
- b) **Los Agresores** (entendidos como el conjunto predominantemente masculino que practica la violencia de acuerdo a tres patrones o circunstancias),
- c) **Los prestadores de servicio** que forman parte del entorno y tienen gran influencia sobre las condiciones en que se ofrecen y utilizan las diversas modalidades de transporte y del espacio público circundante (accesos, andadores, terminales, paraderos, etc.)
- d) **Los Otros Actores sociales** presentes en los contextos de violencia y que incluyen a los operadores del transporte, otros pasajeros o usuarios del transporte y los espacios públicos, los vendedores ambulantes ubicados en las locaciones cercanas a paraderos, terminales y bases de vehículos y el personal de vigilancia o seguridad; y
- e) **Las autoridades** del transporte y de la seguridad pública.

Gráfico 1: Mapa de actores en la violencia sexual en el transporte CDMX



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX”.

Esta identificación de actores establece el primer punto de referencia para la planeación de acciones y la potencial identificación y selección del tipo de medidas o instrumentos a emplear para incidir efectivamente en las causas y efectos de la violencia hacia mujeres y niñas, pues da cuenta del tipo de posturas e intereses que condicionan el comportamiento de cada uno. Las posiciones identificables, a partir de lo señalado en la Línea Base y en las encuestas y estudios disponibles, dan cuenta de un configuración contextual en la que destacan los siguientes elementos (ver Cuadro 1):

Cuadro 1: Análisis de actores, recursos y posturas

Actor	Intereses	Postura ante el fenómeno	Recursos/ apoyos	Potencial reacción ante medidas preventivas
<i>Mujeres víctimas de agresiones</i>	Una vida libre de violencia, Ejercicio pleno de derechos y libertades	Son víctimas directas e indirectas, cohabitan en un entorno que reconocen adverso, y aplican estrategias de auto-preservación.	Estrategias de auto-preservación, denuncia (limitada), acciones solidarias, derechos no ejercidos	Favorable a acciones de mayor protección, seguridad y respeto
<i>Agresores</i>	Mantenerse en el anonimato y la impunidad, abuso de poder	Son beneficiarios del anonimato e impunidad, actúan como “depredadores sociales”	Naturalización de la violencia, malas condiciones de operación e infraestructura	Contraria y adversa, pero en términos pasivos y anónimos
<i>Prestadores de servicio (Choferes, personal de estación, taquilleros)</i>	Mayor funcionalidad y seguridad en el transporte, reducción de conflictos	Indiferencia, tolerancia, rechazo pasivo, miedo a represalias.	Control de las condiciones de operación, resguardo en la “inevitabilidad” de la saturación	Favorable a mejoras en la seguridad, respuesta pasiva respecto a la violencia sexual
<i>Otros actores (Pasajeros, vendedores ambulantes, otros)</i>	Mayor seguridad en el transporte y mejora de las condiciones físicas y de operación	Temor, indiferencia, tolerancia, rechazo pasivo, miedo a represalias.	Apoyo solidario, respuesta a denuncias, información contextual	Favorable a mejoras en la seguridad, respuesta pasiva respecto a la violencia sexual

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

<p><i>Autoridades:</i> transporte seguridad</p>	<p>Reducción de incidentes violentos, mayor eficiencia, mejor imagen social e institucional</p>	<p>Rechazo pasivo, atención diferenciada según contextos y tipo de transporte</p>	<p>Facultades y recursos legales, técnicos y económicos; comunicación social</p>	<p>Favorable, con elevado interés por su rápida y efectiva implementación</p>
---	---	---	--	---

Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX” y Propuesta de “Programa Especial CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas” (documento interno).

- Si bien la ocurrencia de situaciones y actos de violencia sexual en el transporte constituye una violación al marco legal y una alteración del orden social, no todos los actores sociales involucrados manifiestan una postura de rechazo abierto a las mismas. Existe una especie de *continuum* que va desde el total y absoluto rechazo formal e informal, hasta la tolerancia y complicidad, pasando por diversas posiciones intermedias de mayo o menor oposición a la ocurrencia de las agresiones.

En términos del análisis de Marco Lógico, encaminado a la identificación de una estrategia de educación que lleve al cambio de actitudes en el mediano plazo, para combatir el fenómeno de la violencia sexual en el transporte, esta diversidad de posturas específicas plantea un panorama de difícil abordaje en el que, al no existir un consenso amplio sobre la necesidad de erradicar el fenómeno, las medidas que se implementen deberán contar con una plataforma de apoyo social amplia dentro de los actores gubernamentales y la Sociedad Civil organizada, y algunas podrían incluso ser cuestionadas por sus posibles efectos sobre los derechos de personas y colectivos (e.g. estigmatización de conductores de transporte público, de los jóvenes que viajan en grupo, o de las personas cuya imagen o comportamiento se aproxime a los estereotipos de agresores señalados en la Línea Base).

- En cuanto a las posturas más relevantes, cabe destacar en primer lugar la del propio colectivo de Mujeres que es objeto de las agresiones. Como se muestra en el Cuadro 1, si bien se puede afirmar que sus intereses son contrarios a la prevalencia del fenómeno de la violencia sexual en el transporte, su escaso nivel de integración, su limitado nivel de conciencia y de experiencia sobre lo que significa la violencia sexual contra ellas, y su aceptación relativa de la inevitabilidad de ciertas situaciones como “normales” (agresiones verbales, tocamientos, miradas lascivas) plantean que las medidas a impulsar y la propia selección de las mejores alternativas de solución estarán condicionadas por un cierto nivel de resistencia o indiferencia

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

que podría reducirse o desaparecer en la medida en que las acciones de prevención y atención ofrezcan resultados.

- El segundo tipo de actor más favorable a la adopción de medidas de prevención y atención son las autoridades locales, tanto las que tienen a su cargo la supervisión del transporte en sus diferentes modalidades, como las de la seguridad en el espacio público de la ciudad. En este caso, su posición ante el fenómeno es semejante a la de las mujeres agredidas, de rechazo total a la ocurrencia de actos violentos. A diferencia de éstas, su nivel de integración es mayor y su involucramiento es directo, en tanto responsables de la creación y conservación de las condiciones socialmente necesarias para el uso del transporte sin riesgos a la integridad y dignidad de las personas. A estos actores corresponde la mayor responsabilidad para la ejecución de las acciones que conformen la estrategia de prevención y atención del fenómeno aludido. No obstante, no puede pasarse por alto que estas autoridades, en consonancia con la postura del resto de los involucrados, tenderán a relativizar la importancia y peso de las agresiones sexuales, al considerar que existen otros problemas “más graves” que atender (e.g. la seguridad en el transporte, en sentido amplio).
- En lo que concierne al resto de los actores involucrados, debe destacarse que se ubican en posiciones que van de una relativa indiferencia hacia el fenómeno y su solución integral (conductores, vendedores ambulantes y otros pasajeros), a una oposición pasiva y de resistencia. Estas posiciones no resultan solamente del vínculo que pueda haber entre los actores y las agresiones sexuales, pues como muestran las evidencias de la Línea Base y del resto de los estudios y encuestas levantados en torno al fenómeno, el fenómeno tiene a ser ubicado como parte de un contexto más amplio en el que existen preocupaciones de mayor calado o relevancia, siendo la seguridad en sentido amplio (e.g. temor a ser asaltados en cualquier modalidad de transporte) o la situación económica los más frecuentemente señalados.

La principal consecuencia que ello acarrea es que, al momento de valorar las mejores alternativas de solución del problema, se tendrán que considerar estrategias que incorporen como factores limitantes de la intervención los niveles mostrados de indiferencia o resistencia pasiva.

2) Análisis de causas y efectos. - El segundo elemento de análisis y diagnóstico considerado por la MML se refiere a la cabal comprensión de las causas y los efectos del problema que será objeto de una intervención. El análisis de estos componentes resulta indispensable para la correcta identificación de los factores que tienen incidencia directa en la conformación de cada uno de los actos o hechos que dan vida

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

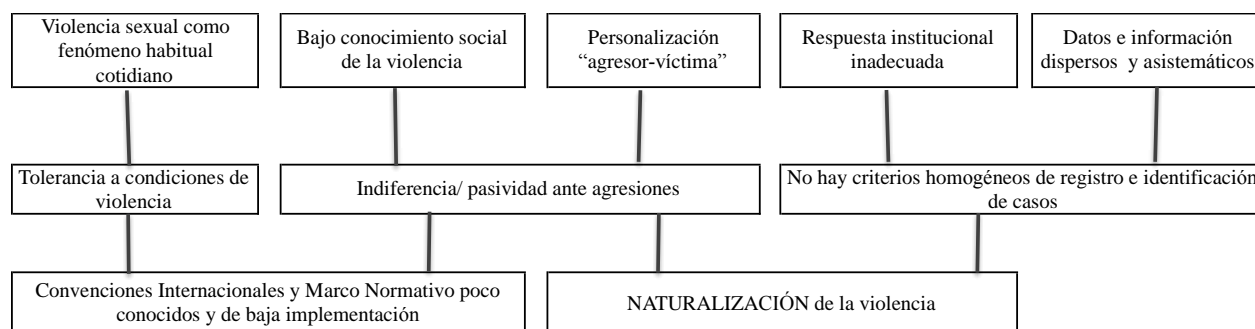
al fenómeno en su conjunto y que, como ocurre con la violencia sexual en el transporte en la Ciudad de México, pueden adoptar muy diversas formas.

Así también, el análisis es significativo por cuanto permite distinguir los factores causales - aquellos que propician o dan lugar al fenómeno- de otros que son efectos o consecuencias derivados de los primeros-. Esto es cuanto más importante para la identificación de las alternativas de solución, a fin de evitar aplicar únicamente estrategias o acciones que se centren en moderar o atemperar los efectos, sin atender las causas. Parafraseando una frase de uso corriente, se trata de atender las causas de la enfermedad y no sólo sus síntomas.

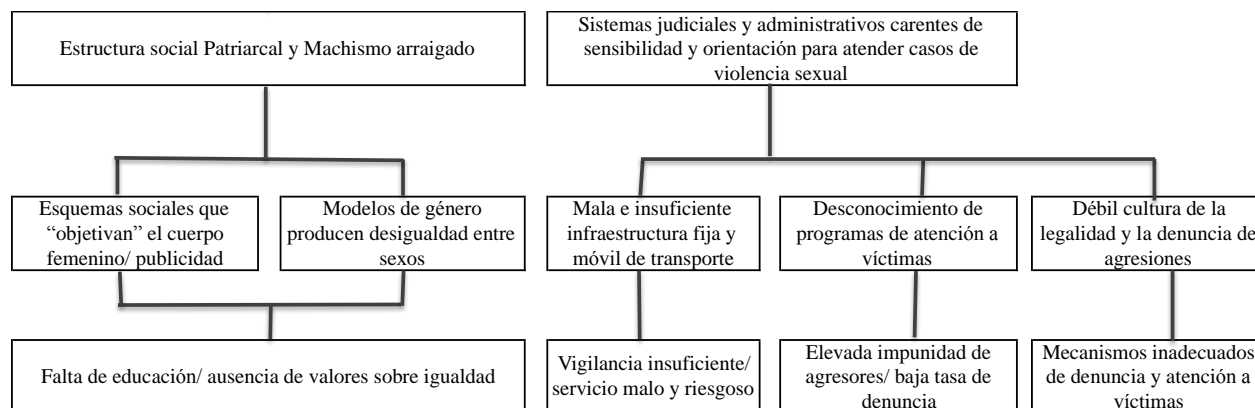
Del conjunto de evidencias producidas por la Línea Base, más las generadas por los otros estudios y encuestas realizados en torno al fenómeno aquí analizado, se pueden distinguir tanto factores causales, como efectos y consecuencias. El Gráfico 2 muestra de manera esquemática los más significativos y conducentes a la construcción amplia del problema a resolver.

Árbol de efectos

- Marco normativo adecuado, pero con bajos niveles de conocimiento y uso
- Bajos niveles de conocimiento y conciencia sobre la extensión de la violencia
- Naturalización de la Violencia Sexual: es un fenómeno habitual “aceptable”
- Configuración del fenómeno como una relación personal “agresor-víctima”
- Ejercicio restrictivo de derechos y libertades / auto-preservación
- Tolerancia a las condiciones que sustentan la violencia
- Indiferencia y actitudes pasivas ante la ocurrencia de agresiones
- Respuesta insuficiente e inadecuada a los casos denunciados
- Datos e información inadecuados, dispersos asistemáticos



Árbol de causas



- Falta de educación y valores tendientes a la igualdad de sexos
- Modelos de género que generan desigualdad / “Machismo” cultural
- Esquemas sociales que objetivan el cuerpo femenino
- Débil cultura de la legalidad y de la denuncia de agresiones
- Mala e insuficiente infraestructura/saturación del servicio
- Vigilancia y protección insuficientes
- Mal servicio / riesgos en el servicio
- Mecanismos inadecuados de denuncia / atención inadecuada de denuncias
- Baja denuncia / Elevada impunidad de agresores
- Bajo nivel de conocimiento de programas y servicios para atender la violencia
- Se carece de un sistema único de gestión de información
- Las peticiones institucionales ante los organismos responsables son atendidas de manera ineficiente o no atendidas.
- No existen parámetros metodológicos transparentes y accesibles a cualquier usuario, que permitan determinar el grado de fiabilidad de los instrumentos o esquemas de registro de entidades gubernamentales específicas.
- Los datos son difícilmente comparables por cuanto existen algunas incompatibilidades en la muestra o población atendida
- Hay pocos datos disponibles sobre las percepciones de quienes ejercen el rol de autoridad
- Prevalece una diferencia importante entre lo que reportan instituciones de procuración de justicia y los datos que provienen de instrumentos abocados a la recopilación y divulgación de información pública

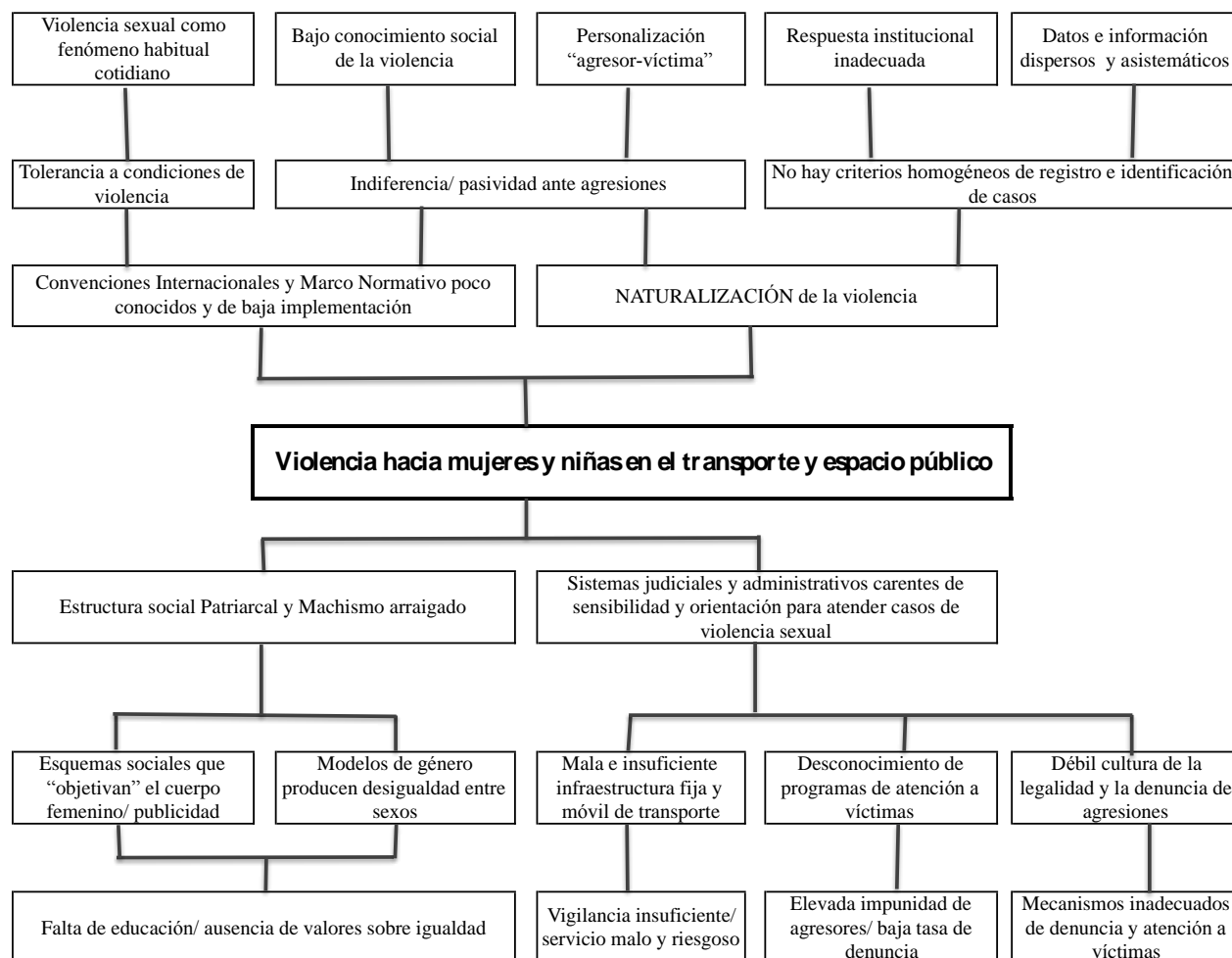
Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

- Sistemas judiciales y administrativos carentes de sensibilidad y orientación para atender casos de violencia sexual
- Ausencia de redes de apoyo y de organizaciones civiles que den seguimiento y denuncien continuamente los casos y factores que producen violencia contra mujeres y niñas

Estos dos conjuntos de factores (*efectos* más *causas*) dan cuenta de la complejidad ya comentada que caracteriza el problema de la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte y el espacio público de la Ciudad de México. Su manejo integrado permite dar paso a la identificación de los rasgos que habrán de configurar la situación esperada con la intervención que se habrá de aplicar a partir de 2016. Primeramente, la integración de ambos tipos de factores ofrece un panorama en el que se deben distinguir los factores de carácter causal (parte baja del Gráfico 2) de los que son efectos o consecuencias (parte alta).

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Gráfico 2: ÁRBOL DEL PROBLEMA



Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Ciudades Seguras libres de violencia contra Mujeres y Niñas”.

Si bien la clasificación de los factores de una forma o de otra puede ser objeto de debate, al ser factible que alguno de los efectos pueda calificar como causa, lo que es relevante es que la integración de todos posibilita la identificación de las vías de solución del problema a partir de la conversión de los *efectos* en FINES y las *causas* en MEDIOS de la intervención que habrá de derivar del análisis practicado a lo largo de todo el proyecto.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Destaca significativamente el hecho de que, en el diagnóstico de la situación prevaleciente, la presencia de organizaciones civiles es prácticamente nula. Fue prácticamente imposible percibir o constatar la realización de acciones de detección, prevención o denuncia de los graves y diversos actos de violencia sexual por parte de actores sociales organizados bajo cualquiera de las formas de activismo o participación conocidas.

Gráfico 3: ÁRBOL DE OBJETIVOS (medios y fines)



Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX” y Propuesta de “Programa Especial CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas” (documento interno).

De esta manera, siguiendo lo establecido en la MML, es necesario transformar las definiciones problemáticas en articulaciones programáticas y de acciones, atendiendo al propósito de modificar la realidad imperante. Para cada *efecto* identificado se ha de establecer una condición de cambio social que mejore en sentido cualitativo aquella parte de la realidad que ahora se considera negativa, inconveniente o

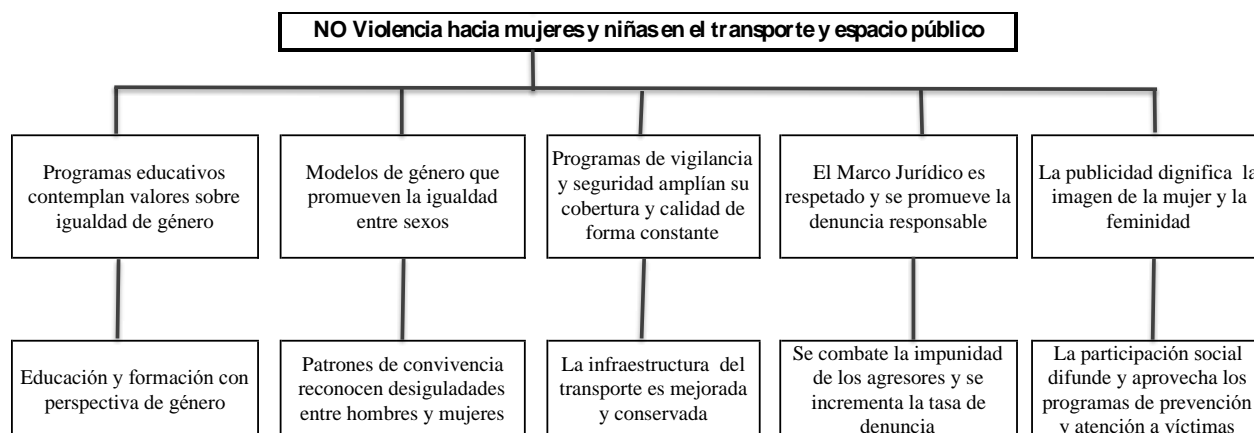
Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

dañina. Con el mismo sentido constructivo, a cada elemento de *causa* se le ha de oponer un medio de actuación que sirva para alterar el sentido, fuerza e impactos de la causalidad. Esta traducción de *causas-efectos* en FINES-MEDIOS se presenta en el Gráfico 3.

La parte baja del Gráfico 3 representa el conjunto de MEDIOS o proyectos que habrán de substanciar la intervención a desarrollar. En tanto medio de actuación, requieren desagregarse en acciones o actividades concretas que permitirán distribuir el trabajo entre las diferentes instancias y unidades administrativas participantes, además de facilitar la estimación de los requerimientos financieros, humanos y materiales de toda la intervención. El desglose de estas acciones o actividades individuales por proyecto o componente es conocido como el **ÁRBOL DE ACCIONES** (ver siguiente gráfico).

Gráfico 3a: Árbol de ACCIONES

(a partir de los MEDIOS identificados)



La Línea Base y otros estudios aplicados al fenómeno ofrecen el siguiente desglose de acciones para cada uno de los nueve componentes instrumentales o MEDIOS derivados del diagnóstico de la Violencia hacia Mujeres y Niñas en el transporte y el espacio público de la Ciudad de México:

A. Programas educativos contemplan valores sobre igualdad de género

1. Capacitación a operarios, servidores públicos y prestadores de servicios sobre las causas de la violencia hacia las mujeres y las niñas y los efectos sobre toda la Sociedad
2. Capacitación y sensibilización de policías y cuerpos de seguridad en general sobre protocolos y mecanismos de actuación para atender, proteger y resguardar a víctimas de violencia
3. Aprovechamiento de espacios, dinámicas y contenidos específicos en la formación sexual de niños, niñas y jóvenes
4. Creación de esquemas de difusión que contribuyan a la plena definición e identificación de agresiones que se circunscriben bajo la noción de violencia sexual
5. Esquemas de concientización sobre la igualdad derechos de hombres y mujeres desde la educación básica

B. Modelos de género que promueven la igualdad entre sexos

1. Campañas de sensibilización sobre los derechos y libertades de las mujeres en el uso del espacio público
2. Aumentar la cobertura de propaganda en espacios públicos sobre la equidad de género
3. Campañas de difusión en medios masivos sobre el trato igualitario de hombres y mujeres
4. Creación de observatorios de contenidos basados en género en medios de comunicación masiva
5. Jornadas de sensibilización en espacios educativos y lúdicos para la redefinición de marcos comprensivos del género
6. Entrenamiento, sensibilización y capacitación para cada uno de los actores identificados sobre las causas de la violencia y sobre la forma de atender a las víctimas de agresiones

C. La publicidad dignifica la imagen de la mujer y la feminidad

1. Campañas informativas sobre las causas y condicionantes de la violencia sexual que padecen las mujeres
2. Creación de contenidos que permitan erradicar “culpabilidad” de las víctimas de violencia sexual y ofrecer medio de autoayuda para afrontar el problema y las consecuencias de haber sido agredida
3. Difusión de contenidos que permitan desterrar la noción común de que la violencia sexual sólo les ocurre a cierto tipo de mujeres
4. Fortalecimiento de mecanismos que permitan denunciar y sancionar la difusión de contenidos que menoscaban la integridad de las mujeres en espacios masivos de comunicación
5. Vive Segura, Viaja Segura, Camina Segura y Participa en la prevención de la violencia sexual

D. El Marco Jurídico es respetado y se promueve la denuncia responsable

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

1. Aumento de la cobertura y presencia de agentes programáticos
2. Capacitación para fortalecer el dominio y pleno conocimiento de las normas y disposiciones jurídicas en torno al tema
3. Capacitación sobre uso del lenguaje y dominio general del tema e implicaciones de la violencia sexual
4. Fortalecimiento de la presencia y difusión de instrumentos públicos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual
5. Homologar las definiciones base de violencia, abuso, acoso y agresión y su aplicación a situaciones cotidianas
6. Homologar el catálogo de delitos calificados como violencia sexual en los distintos órdenes de gobierno y ámbitos administrativos (seguridad, justicia, asistencia social, política de jóvenes, etcétera a nivel de la CDMX y de las Delegaciones)

E. La infraestructura del transporte es mejorada y conservada

1. Creación y conservación de espacios libres de violencia para mujeres, lactantes, refugios para proteger a víctimas y denunciantes
2. Establecimiento de protocolos de atención para operadores de transportes de vía exclusiva y concesionados
3. Fortalecimiento de los mecanismos de control de unidades, estaciones y choferes
4. Fortalecimiento y generalización de mecanismos de capacitación y sensibilización a operadores y operadoras de servicio de transporte
5. Mecanismos de evaluación vinculantes que permitan calificar el desempeño de prestadores del servicio, tanto en transportes de vía exclusiva como concesionados
6. Mejora del mantenimiento de las líneas de transporte, para evitar fallas mecánicas que retrasan el servicio
7. Presencia de personal que agilice el abordaje y descenso de pasajeros en horas pico que sea sensible al género y a las necesidades las mujeres y las niñas
8. Reordenamiento territorial y distribución de comercio ambulante en puntos estratégicos de viaje

F. Los programas de vigilancia y seguridad amplían su cobertura y calidad

1. Articulación de operativos especiales y puestos de vigilancia en puntos de riesgo
2. Botones de pánico adicionales a las palancas de auxilio en los transportes
3. Botones móviles de pánico mediante aplicaciones de telefonía celular
4. Capacitación policial para la detección y prevención de riesgos de agresiones sexuales en espacios altamente confluídos
5. Dotación de infraestructura de seguridad en polígonos identificados con mayores riesgos

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

6. Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911, Locatel) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual
7. Identificación de puntos de riesgo en los distintos polígonos de la Ciudad de México, integración a una base de datos y registro de incidentes y situaciones violentas
8. Instalación de puntos de vigilancia en todas y cada una de las zonas de conexión, priorizando Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y en los principales puntos de alta conflictividad o incidencia de agresiones
9. Instalación de videocámaras en vehículos de transportación masiva
10. Mapeo de rutas, tiempos de traslado y espacios conflictivos
11. Protocolos de operación especial en rutas, tiempo de traslado y espacios conflictivos por parte de la autoridad
12. Sensibilización del personal policial en caso de brindar atención a mujeres violentadas
13. Sistema de alerta de zonas de riesgo para conocimiento de las transeúntes y usuarias del transporte público
14. Unidades de vigilancia abocadas a la prestación de auxilio en rutas específicas del concesionario colectivo
15. Adopción en todas las modalidades de transporte del uso de vagones o unidades exclusivas para mujeres y ampliación de los espacios en los que ya los utilizan
16. Creación de la Oficina Especializada en la Atención de Situaciones y Casos de Violencia en el Transporte de la CDMX

G. Existencia de mecanismos suficientes de denuncia y atención a víctimas

1. Ampliación de las funciones y servicios que ofrecen las Jefaturas de Estación y responsables de paraderos para la atención de las situaciones y casos de violencia sexual
2. Creación de círculos de apoyo entre víctimas de violencia sexual
3. Creación de módulos exprés de atención a víctimas de violencia sexual
4. Creación de un sistema de traslado y salvaguarda de la víctima en caso de agresiones sexuales
5. Creación de protocolos para situaciones en el transporte y el espacio público que favorezca el levantamiento de averiguaciones previas, en lugar del desistimiento o la conciliación
6. Fortalecimiento de la figura de módulos itinerantes
7. Generación de espacios para la compartición de experiencias y visibilización del problema
8. Generación de un número telefónico abreviado (i.e. 066, 911) para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual, y complementación y seguimiento de casos y denuncias por medio de LOCATEL
9. Módulo móvil de atención en caso de traslado a zonas lejanas a la red de transporte masivo
10. Creación de protocolos para asegurar la separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

11. Creación de protocolos para atender a las mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte y el espacio público
12. Sensibilización sobre el apoyo psicológico inmediato a víctimas de agresiones sexuales
13. Simplificación del proceso de levantamiento de averiguaciones previas

H. Se combate la impunidad de los agresores y se incrementa la tasa de denuncia

1. Campañas de sensibilización para incentivar la intervención de testigos en caso de presenciar una agresión sexual
2. Ampliación de las Megajornadas de Difusión y nuevas estrategias de difusión en terreno, mediante promotores del programa
3. Creación de espacios e instrumentos que favorezcan la percepción de seguridad de las mujeres a partir del desarrollo de distintas habilidades (i.e., clases de defensa personal, expresión corporal, identificación de situaciones de riesgo) y de mecanismos de Auto-cuidado que no impliquen la renuncia al libre ejercicio de derechos y potestades
4. Difusión de mayor cobertura sobre tasas de incidencia y grado de afectación de la violencia sexual en espacios públicos y privados
5. Diseñar esquemas de actuación que puedan ser socializados entre las mujeres en caso de presentarse una agresión
6. Establecimiento de un marco de términos homólogo sobre las distintas expresiones de la violencia sexual
7. Favorecer mecanismos de salvaguarda de terceros implicados que reaccionan a favor de proteger a mujeres en riesgo de ser agredidas sexualmente

I. La participación social difunde y aprovecha los programas de prevención y atención a víctimas

1. Conformación de redes de promotores en contra de la violencia sexual en el espacio público con ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada
2. Creación de círculos de apoyo entre víctimas de violencia sexual
3. Creación de mecanismos efectivos de intervención ciudadana en caso de sufrir o testimoniar actos de violencia sexual en distintos espacios
4. Creación de protocolos especiales de atención y prevención de riesgos en transportes masivos
5. Creación de redes de promotores de una ciudad segura y libre de violencia entre comerciantes de zonas de conexión
6. Creación de redes de promotores y asociados en los servicios de transporte público concesionado individual o colectivo
7. Difusión de castigos ejemplares a perpetradores de agresiones sexuales
8. Generación de espacios para la compartición de experiencias y visibilización del problema

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

9. Generación de esquemas de vigilancia vecinal y comercial orientados a la prevención y atención de agresiones sexuales y situaciones generadoras de inseguridad
10. Generación de información sobre rutas alternativas a destinos con mayor atracción de viajantes
11. Sensibilización sobre el apoyo psicológico inmediato a víctimas de agresiones sexuales

El desglose integral de acciones por cada MEDIO de intervención deriva en una Matriz de 9 proyectos y 71 acciones concretas que, a su vez, conforman un conjunto global de ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN o rutas de implementación que conformarán el plan de trabajo de la intervención a desarrollar y para el que se requiere diseñar y aplicar un Sistema de Monitoreo de Acciones.

La conformación de cada ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN se da en términos de establecer combinaciones variables de los proyectos y algunas de sus acciones, a partir de análisis de factibilidad y pertinencia. Es importante tener presente que cada una de las alternativas que puedan definir deben tomar en consideración las restricciones de tiempo y recursos que la intervención encara, así como las necesidades de coordinación interinstitucional y de aplicación de una perspectiva transversal en la búsqueda de objetivos y metas.

III. Estructura analítica y alcances de la intervención: Matriz de Marco Lógico y Sistema de Indicadores

Una vez que se han identificado las alternativas que substanciarán la intervención y el cúmulo de acciones corresponde integrar los instrumentos de la estrategia de implementación, de control, y de seguimiento en la MATRIZ DE MARCO LÓGICO para el Programa.

NOTA TÉCNICA: Es de interés institucional partir del claro reconocimiento de que todo el modelado del problema de la Violencia Sexual en el Transporte y el Espacio Público en la Ciudad de México para su adecuado tratamiento en el Programa “Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX” implica y requiere de instrumentos de seguimiento, monitoreo y evaluación que permitan medir los niveles de cumplimiento y eficacia de los objetivos, componentes y actividades que formarán parte del mismo. Estos instrumentos de seguimiento se integran y reflejan primeramente en el Sistema de Indicadores.

Pero este Sistema de Indicadores requiere, a su vez, de actividades de soporte, captación y actualización de datos y cifras (medios de verificación en el lenguaje de la Metodología de Marco

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Lógico) que aseguren que cada uno de los indicadores contemplados sirve y retroalimenta las decisiones tácticas y operativas del Programa y de cada uno de sus componentes. Como se muestra en la Matriz de Indicadores que se incluye a continuación, algunas de las fuentes de información y datos provienen de actividades regulares que realizan instituciones de carácter nacional y local (destacadamente el INEGI y el Gobierno del Distrito Federal).

Sin embargo, en otros casos las fuentes de información tienen un carácter novedoso o se ubican en la dinámica más operativa del transporte y del uso del espacio público en la Ciudad, por lo que su obtención y su sistematización tiene que estar necesariamente a cargo de las instituciones más directamente responsables del Programa y de su sistema asociado de indicadores. Esto es particularmente importante si se atiende al hecho de que el Programa busca conocer y alterar de forma directa e inmediata la dinámica social e institucional que prevalece en el transporte y en el espacio público. En especial, se espera que las medidas institucionales y de sensibilización dirigidas a provocar una mayor participación social puedan ser medidas con frecuencia y efectividad. Para esa medición se prevé la aplicación de indicadores que requieren de fuentes de información que están a cargo -o tendrían que estarlo- de las autoridades del transporte, de las autoridades de seguridad y del propio Instituto de las Mujeres en la Ciudad de México.

Todo ello implica que, dadas estas particularidades, corresponde al Instituto de las Mujeres en la Ciudad de México asegurar la producción, obtención, sistematización y aprovechamiento de cifras y datos. Por ello parece indispensable LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD O GABINETE ESTADÍSTICO dentro de la estructura del Instituto que se haga cargo del seguimiento y sistematización de la información, en el caso de las fuentes externas; y del levantamiento y producción de cifras y datos, en el caso de las fuentes internas o más específicas.

Es pertinente señalar que este gabinete se deberá integrar y establecer su funcionamiento atendiendo a las pautas y sistemas ya definidos normativamente por el Instituto Nacional de las Mujeres y por Evalúa-DF en sus respectivos ámbitos de competencia.



Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

**MATRIZ DE MARCO LÓGICO PARA EL PROGRAMA CIUDAD SEGURA Y AMIGABLE
PARA MUJERES Y NIÑAS EN CDMX**

<p align="center">FIN</p>	<p>Fortalecer el derecho a la ciudad de las mujeres y las niñas de la CDMX, asegurando condiciones urbanas y servicios de transporte que incorporen sus usos y necesidades, de manera que puedan acceder a la educación, el trabajo remunerado, los servicios de salud, el esparcimiento y la participación, además de facilitarles la compatibilidad entre sus actividades domésticas y extra domésticas, reduciendo los riesgos a sufrir violencia o delitos e incrementando su percepción de seguridad en los espacios públicos</p>				
<p align="center">PROPÓSITOS</p>	<p>Erradicar la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte y los espacios públicos mediante la adecuación de los servicios de transporte público y concesionario de la CDMX al uso y atención de sus necesidades de movilidad segura</p>	<p>Combatir los factores que generan violencia sexual, mediante la recuperación y mejora de la infraestructura y las condiciones físicas de tránsito para el acceso y movilidad seguros de mujeres y niñas en el transporte de la CDMX</p>	<p>Propiciar y fortalecer mecanismos de participación que promuevan el involucramiento de las mujeres en la planificación del desarrollo urbano y en la creación de condiciones físicas y sociales seguras y libres de violencia en todo el espacio público de la CDMX</p>	<p>Fortalecer el marco jurídico y su aplicación preventiva, correctiva y punitiva, mediante la atención efectiva, segura y eficaz de llamadas de denuncia y auxilio, y de los casos de violencia contra las mujeres en el transporte y el espacio público de la CDMX</p>	<p>Transformar el contexto cultural metropolitano para tener relaciones de género respetuosas e inclusivas, que otorguen herramientas de información sobre prevención, rutas de servicios y denuncias por actos y situaciones de violencia sexual en todo el espacio público de la CDMX</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

<p>COMPONENTES</p>	<p>Autoridades públicas capacitadas y con medios de respuesta efectiva para atender situaciones de violencia sexual</p>	<p>Programas de vigilancia, de protección, y de mantenimiento de la infraestructura para asegurar el libre tránsito y sin violencia en el transporte, especialmente de mujeres y niñas</p>	<p>Mecanismos y esquemas permanentes de diálogo, captación de demandas y participación de hombres y mujeres para la discusión de problemas y la formulación de propuestas de solución al nivel de barrio, colonia, comunidad y ciudad</p>	<p>Mecanismos efectivos de captación, registro, denuncia, atención y protección en casos de violencia sexual hacia mujeres y niñas en el transporte y el espacio público</p>	<p>Campañas y programas permanentes de difusión, sensibilización y modificación de los valores, creencias y hábitos en torno a las relaciones de género y a los derechos de las mujeres y las niñas</p>
<p>ACTIVIDADES</p>	<p>Capacitación de autoridades y servidores públicos para fortalecer el dominio y pleno conocimiento de las normas y disposiciones jurídicas en torno a la violencia sexual</p>	<p>Articulación de operativos especiales y puestos de vigilancia en puntos de riesgo y en los Módulos Viajemos Seguras</p>	<p>Conformación de redes de promotores en contra de la violencia sexual en el espacio público con ciudadanos y miembros de la sociedad civil organizada</p>	<p>Homologación del catálogo de delitos calificados como violencia sexual en los distintos órdenes de gobierno</p>	<p>Creación de esquemas de difusión que contribuyan a la plena definición e identificación de agresiones que se circunscriben bajo la noción de violencia sexual</p>

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

	Aplicación de esquemas de discriminación positiva hacia mujeres y niñas: vagones y unidades exclusivas de transporte, áreas de uso exclusivo en estaciones y paraderos, horarios de atención preferente	Sistema de alerta de zonas de riesgo para conocimiento de las transeúntes y usuarias del transporte público	Creación de círculos de apoyo entre víctimas de violencia sexual por medios virtuales y en las instalaciones de las redes de transporte	Protocolo de atención y separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador	Fortalecimiento de la presencia y difusión de instrumentos públicos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual
	Proyecto Piloto "Hazme el paro" (para prevenir el acoso sexual contra la mujeres en el servicio de taxis)	Unidades de vigilancia abocadas a la prestación de auxilio en rutas específicas del concesionario colectivo	Creación de redes de promotores y asociados en los servicios de transporte público concesionado individual o colectivo	Formulación de un protocolo de atención especial que favorezca el levantamiento de averiguaciones previas, en lugar del desistimiento o la conciliación	Creación de observatorios de contenidos basados en género
	Creación de protocolos que favorezcan el levantamiento de averiguaciones previas, en lugar del desistimiento o la	Generación de un número telefónico abreviado para la atención inmediata de víctimas de violencia sexual	Mecanismos e instrumentos de calificación, evaluación del servicio y avisos de fallas o daños a la infraestructura y servicios (en buzones o por medio de	Campañas de sensibilización para incentivar la intervención de testigos en caso de presenciar una agresión sexual	Capacitación a operarios y prestadores de servicios (choferes, cobradores, cajeros) para fortalecer el dominio y pleno conocimiento de las normas, disposiciones

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

	conciliación		aplicaciones virtuales)		jurídicas y prácticas para prevenir y erradicar la violencia sexual
	Capacitación policial para la detección y prevención de riesgos de agresiones sexuales en espacios altamente confluídos	Operativos permanentes de eliminación de barreras y de factores que generan inseguridad (luminarias, corredores, comercio ambulante, etc.)	Agencia especializada en delitos sexuales con oficinas en la infraestructura de transporte	Aplicación de mecanismos de salvaguarda de terceros implicados que reaccionan a favor de proteger a mujeres en riesgo de ser agredidas sexualmente	Campañas informativas sobre las causas y condicionantes de la violencia sexual que padecen las mujeres
		Instalación y mantenimiento de infraestructura de seguridad y alerta: cámaras en zonas conflictivas, botones de alarma, señalética, avisos de seguridad		Creación de mecanismos, espacios y redes de difusión de la importancia de denunciar actos de violencia sexual en el ámbito público y privado	Fortalecimiento de mecanismos que permitan denunciar y sancionar la difusión de contenidos que menoscaban la integridad de las mujeres en espacios masivos de comunicación

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

		<p>Creación de protocolos para asegurar la separación de víctimas y agresores en caso de detención del perpetrador</p> <p>Reordenamiento territorial y distribución de comercio ambulante en puntos estratégicos de viaje</p>			
--	--	---	--	--	--

Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX”.

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

**MATRIZ DE INDICADORES PARA EL PROGRAMA CIUDAD SEGURA Y AMIGABLE
PARA MUJERES Y NIÑAS EN CDMX**

NIVEL	OBJETIVO	INDICADOR	MEDIOS DE VERIFICACIÓN
FIN	Fortalecer el derecho a la ciudad de las mujeres y las niñas de la CDMX, asegurando condiciones urbanas y servicios de transporte que incorporen sus usos y necesidades, de manera que puedan acceder a la educación, el trabajo remunerado, los servicios de salud, el esparcimiento y la participación, además de facilitarles la compatibilidad entre sus actividades domésticas y extra domésticas, reduciendo los riesgos a sufrir violencia o delitos e incrementando su percepción de seguridad en los espacios públicos	Índice violencia hacia las mujeres y las niñas en la dinámica cotidiana.	Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), INEGI
PROPÓSITO	Erradicar la violencia hacia las mujeres y las niñas en el transporte y los espacios públicos mediante la adecuación de los servicios de transporte público y concesionado de la CDMX al uso y atención de sus necesidades de movilidad segura	Índice de victimización de las mujeres en la vía pública en la Ciudad de México.	Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), elaborada por INEGI; Incidencia Delictiva elaborada por el Sistema Nacional de Seguridad Pública
	Combatir los factores que generan violencia sexual, mediante la recuperación y mejora de la infraestructura y las condiciones físicas de tránsito para el acceso y movilidad seguros de mujeres y niñas en el transporte de la CDMX	Índice cobertura de la población viajera (tasa de incidentes atendidos por cada 100 mil viajeros)	Censo Nacional de Gobierno, Seguridad Pública y Sistema Penitenciario Estatal, INEGI

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (os) autoras (es) del presente trabajo.

	Propiciar y fortalecer mecanismos de participación que promuevan el involucramiento de las mujeres en la planificación del desarrollo urbano y en la creación de condiciones físicas y sociales seguras y libres de violencia en todo el espacio público de la CDMX	Número absoluto de espacios y redes creadas que llevan a cabo actividades regulares	Estadística a cargo del Instituto de las Mujeres en la CDMX
	Fortalecer el marco jurídico y su aplicación preventiva, correctiva y punitiva, mediante la atención efectiva, segura y eficaz de llamadas de denuncia y auxilio, y de los casos de violencia contra las mujeres en el transporte y el espacio público de la CDMX	Porcentaje de agresiones denunciadas respecto de agresiones registradas en el transporte público de la Ciudad de México	Censo Nacional de Procuración de Justicia que levanta el INEGI.
	Transformar el contexto cultural metropolitano para que fomente relaciones de género respetuosas e inclusivas, que otorguen a la ciudadanía herramientas que brinden información sobre prevención, rutas de servicios y denuncias por actos y situaciones de violencia sexual en todo el espacio público de la CDMX	Porcentaje de la población que conoce instrumentos programáticos de combate, prevención y erradicación de la violencia sexual	Estadística a cargo del Instituto de las Mujeres en la CDMX
COMPONENTES	Autoridades públicas capacitadas y con medios de respuesta efectiva para atender situaciones de violencia sexual	Porcentaje de conductores, policías y servidores públicos que aprueban pruebas de conocimiento	Estadística a cargo de las autoridades del transporte en la CDMX / INMUJERES CDMX
	Programas de vigilancia, de protección, y de mantenimiento de la infraestructura para asegurar el libre tránsito y sin violencia en el transporte,	Número absoluto de incidentes cubiertos por los puestos de vigilancia	Estadística a cargo de las autoridades del transporte en la CDMX / INMUJERES CDMX

Este producto es generado con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras (es) del presente trabajo.

	especialmente de mujeres y niñas		
	Mecanismos y esquemas permanentes de diálogo, captación de demandas y participación de hombres y mujeres para la discusión de problemas y la formulación de propuestas de solución al nivel de barrio, colonia, comunidad y ciudad	Número absoluto de espacios y redes creadas que llevan a cabo actividades regulares	Estadística a cargo del Instituto de las Mujeres en la CDMX
	Mecanismos efectivos de captación, registro, denuncia, atención y protección en casos de violencia sexual hacia mujeres y niñas en el transporte y el espacio público	Porcentaje de agresiones denunciadas que se convierten en averiguaciones previas	Informe Estadístico Delictivo en el DF, elaborado por la PGJ D.F.
	Campañas y programas permanentes de difusión, sensibilización y modificación de los valores, creencias y hábitos en torno a las relaciones de género y a los derechos de las mujeres y las niñas	Número absoluto de campañas y materiales de difusión entregados a población abierta de forma semestral	Estadística a cargo de las autoridades del transporte en la CDMX / INMUJERES CDMX

Fuente: elaboración propia a partir de LÍNEA BASE del Proyecto “Programa Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas en la CDMX”.

Referencias utilizadas

Bonnefoy, Juan Cristóbal (2003). “Los indicadores de evaluación del desempeño: una herramienta para la gestión por resultados en América latina”, en Boletín del Instituto, no. 13 (noviembre de 20023) Santiago de Chile, ILPES. 44 p.

García Prince, Evangelina (2008). Políticas de igualdad, equidad y gender mainstreaming, ¿de qué estamos hablando?: marco conceptual. San Salvador, PNUD. 61 p.

GDF. Instituto de las Mujeres en el D.F. (2015). “Programa Especial Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas”. Documento de trabajo.

México. SHCP-SFP-CONEVAL (2011). Guía para la construcción de la Matriz de Indicadores para Resultados. México, SHCP. 77 p.

ONU Mujeres, Programa Global Ciudades Seguras Libres de Violencia hacia las Mujeres y Niñas (2011). “Instructivo sobre estudios de línea de base”. Nueva York, ONU Mujeres (versión en español). 14 p.

Ortegón, Edgar; Juan Francisco Pacheco y Adriana Prieto (2005). Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Santiago de Chile, ILPES, julio de 2005 (Manuales, 42). 124 p.

Red Mujer y Hábitat de América Latina (2011). Construyendo ciudades seguras. Experiencias de redes de mujeres en América Latina. Santiago de Chile, Sur Ediciones-ONU Mujeres-AECID. 217 p.