



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Licenciatura en Geografía Humana

“Los efectos de la movilidad cotidiana y estrategias espaciales de resistencia producto de la violencia sexual sufrida por mujeres en el transporte de autobuses de tránsito rápido Mexibús.”

P R E S E N T A

Guadalupe Yericca Callejas Hernández

Universidad Autónoma Metropolitana

Unidad Iztapalapa

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Licenciatura en Geografía Humana

“Los efectos de la movilidad cotidiana y estrategias espaciales de resistencia producto de la violencia sexual sufrida por mujeres en el transporte de autobuses de tránsito rápido Mexibús.”

P R E S E N T A

Guadalupe Yericca Callejas Hernández

Dra. Paula Carolina Soto Villagrán
ASESORA

Dr. Raúl Romero Ruiz
LECTOR

Ciudad de México, 2019.

Nos dijeron que el acoso callejero no existe

Y te acosó, me acosó, la acosó, nos acosó

Nos dijeron que tenemos que aguantarnos todo

Y te gritó, me gritó, le gritó, nos gritó

Nos dijeron que no es nada de otro mundo discutir con tu pareja

Y te tironeó, me tironeó, la tironeó, nos tironeó

Nos dijeron de leyes contra la violencia de género

Y te golpeó, me golpeó, la golpeó, nos golpeó

Nos dijeron que la cultura de la violación no existe

Y te abusó, me abusó, la abusó, nos abusó

Nos dijeron que somos violentas por manifestarnos en la Catedral

Y te reprimió, me reprimió, la reprimió, nos reprimió

Nos dijeron que denunciemos al agresor

Y aun así te apuñaló, me apuñaló, la apuñaló, nos apuñaló

Nos dijeron que llamemos a la policía en momentos de riesgo

Y te prendió fuego, me prendió fuego, la prendió fuego, nos prendió fuego

Nos dijeron que teníamos que ir a esta oficina y a la otra

Y te descuartizó, me descuartizó, la descuartizó, nos descuartizó

Nos dijeron que el feminicida se iba a recuperar y luego cambiar

Y aun así te asesinó, me asesinó, la asesinó, nos asesinó

Nos matan todos los días, nos matan cada treinta horas

Nos matan por ser mujeres

Nos matan por nuestra identidad sexogénérica

v

Nos matan por nuestra orientación sexoafectiva

Nos matan porque nos temen libres y autónomas

Estamos hartas de ser invisibilizadas

Estamos hartas de insultadas

Estamos hartas de ser acuchilladas

Estamos hartas de ser quemadas

Estamos hartas de ser embolsadas

Estamos hartas de ser asesinadas

Porque somos más que una estadística

Las mujeres, travas, trans y lesbianas autoconvocadas somos revolución

Y llegamos para quedarnos, no aceptamos más la dominación

Paramos todas en un acto de rebelión

Luchando estamos, en las calles nos quedamos

Luchando estamos, sin respuesta hoy no nos vamos

Empoderada te quiero, empoderada me quiero, empoderadas las queremos, empoderadas nos
queremos y porque viva te quiero, viva me quiero, vivas las queremos, vivas nos queremos, hoy,
juntas, gritamos una vez más NI UNA MENOS.

Merlina Saldivia

Dedicado a todas aquellas mujeres víctimas de violencia.

Agradecimientos

A mis padres, hermanas y sobrino (as)

Sabiendo que no existen las palabras perfectas para agradecer a Dios la fortuna de tener esta familia, por siempre estar juntos, por el cariño y la comprensión que me han dado. Quiero que sepan que el objetivo logrado también es de ustedes que sin su amor no hubiera sido posible. Mi esfuerzo es inspirado por y para ustedes quienes, con sus risas, abrazos y muestras de amor, lograron que pudiera culminar este trabajo.

A mis amigos (as)

Quienes fueron partícipes en la carrera y a mis amigos (as) de toda mi vida quienes lograron motivarme y estuvieron en los tiempos difíciles.

A mi asesora

Por ayudarme a culminar este proyecto, gracias por su paciencia y exigencia para con mi trabajo y, sobre todo porque es un gran ser humano.

A mi lector

Por sus observaciones, recomendaciones y estar en toda disponibilidad para revisar este proyecto.

Para finalizar a mi amada casa de estudios Universidad Autónoma Metropolitana quien fue mi hogar por mucho tiempo, y ha sido una de las mejores experiencias de mi vida.

¡Por siempre DIGNA, LIBRE Y SOBERANA!

Por todo eso y muchas cosas más, a todos ustedes muchas gracias.

Introducción.....	1
1.1 Objetivo General.....	3
1.2 Objetos Específicos.....	3
1.3 Preguntas de Investigación.....	3
1.4 Hipótesis.....	4
1.5 Aproximación Teórica.....	4
1.5.1 Movilidad Cotidiana.....	4
1.5.2 Violencia Sexual en el Espacio Público.....	9
1.5.3 Estrategias Espaciales de Resistencia.....	12
1.6 Metodología de la Investigación.....	15
1.6.1 Enfoque Cualitativo.....	16
1.6.2 Enfoque Cuantitativo.....	18
1.6.3 Tipo de Información.....	18
1.6.4 Perfil de las Entrevistadas.....	22
1.7 Aspectos Metodológicos Cualitativos.....	23
1.7.1 Entrevistas a Usuarías.....	23
1.7.2 Observación Etnográfica.....	24
Capítulo 2 Contexto Socio Espacial.....	26
2.1 Antecedentes Generales de la Población Femenina en el Municipio de Ecatepec.....	26
2.1.2 Educación.....	27
2.1.3 Ocupaciones Femeninas.....	28
2.1.4 Violencia Sexual en las Calles del Estado de México.....	28
2.1.5 Percepción de Inseguridad.....	35

2.1.6 Ser Mujer en Ecatepec	37viii
Capítulo 3 Movilidad Cotidiana de las Mujeres en el Estado de México.....	39
3.1 Aspectos Teóricos Conceptuales de Movilidad Cotidiana	39
3.2 Configurando la Movilidad de las Mujeres Mexiquenses	44
3.3 El transporte Exclusivo.....	58
Capítulo 4 Violencia en el Transporte Público.....	63
4.1 Aspectos Básicos Conceptuales de la Violencia Sexual.....	63
4.2 Tipos de Violencia Sexual en el Ámbito Comunitario	65
4.3 Las Miradas Como Acoso.....	70
4.4 Percepción de Inseguridad en el Transporte Público	73
Capítulo 5 Estrategias de Resistencia	80
5.1 Estrategias Para Evitar Ser Violentadas Sexualmente	80
5.2 Modificaciones en la Movilidad de Mujeres Mexiquenses	86
5.3 Legislación y Políticas Públicas en la Movilidad de Mujeres Mexiquenses	88
Conclusiones.....	95
Bibliografía.....	100
Anexos	107

Índice de Gráficos

Gráfica 1 Población total de hombres y mujeres en el municipio de Ecatepec de Morelos.....	26
--	----

Gráfica 2 prevalencia de violencia en la comunidad contra las mujeres de 15 años y más, por tipo de violencia.	ix
Gráfica 3 Preguntas aplicadas en la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.	32
Gráfica 4 Percepción de seguridad en mujeres dentro del transporte público.....	36
Gráfica 5 Tipos de delito frecuente en población mayor de 18 años en el Estado de México.	37
Gráfica 6 Mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús.	46
Gráfica 7 Proporción de mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús en la semana.	47
Gráfica 8 Proporción de mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús en fin de semana	48

Índice de Tablas

Tabla 1 Preguntas aplicadas en la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.	34
Tabla 2 Distribución porcentual de viajes realizados entre semana por un lugar distinto según el propósito del viaje principal y secundario.	48
Tabla 3. Total de viajes y su distribución porcentual por hora de máxima demanda de inicio del viaje 2017.....	49

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Zona de violencia de género en el municipio de Ecatepec.	30
Ilustración 2 Estación Ciudad Azteca	53
Ilustración 3 Lugar seguro	59

Ilustración 4 Tomada de @Transmasivo	74	x
Ilustración 5 Estrategia	83	

Introducción

Este trabajo de investigación propone estudiar los efectos que ha tenido el transporte rosa en la movilidad cotidiana de mujeres usuarias del transporte de autobuses de tránsito rápido Mexibús, así como sus estrategias espaciales de resistencia, producto de la violencia sexual.

La investigación propone un acercamiento a las historias de mujeres que han sufrido violencia sexual en el transporte, y la forma en que ellas han podido prevenir la agresión sexual a su persona, así como analizar datos relevantes y políticas públicas que se han implementado en el Estado de México, para combatir la violencia de género en el transporte público, con el fin de conocer qué medidas de mitigación se han implementado, así como identificar el porcentaje de mujeres que sufren violencia sexual en el municipio de Ecatepec.

En el primer apartado se podrá presentar e identificar el objetivo principal, derivando de este los objetivos específicos; hipótesis y preguntas de investigación. Así como el marco teórico y la metodología que se utilizaron en el presente trabajo, y la forma en que se desarrollaron.

En el apartado dos, encontraremos una aproximación al estudio de caso, abordaremos los conceptos básicos de la movilidad cotidiana, así como las historias y acercamientos de mujeres usuarias en el transporte público Mexibús.

Posteriormente en el apartado tres, se analizará la violencia sexual en el transporte público, los tipos de violencia que se suscitan dentro del transporte rápido Mexibús y la percepción de inseguridad que las usuarias viven en el mismo.

En el apartado cuatro, analizaremos las estrategias de resistencia que adoptan de manera improvisada y cotidiana las mujeres mexiquenses en el transporte público, así como las políticas que han implementado en el sector de la movilidad en el Estado de México. Por último, abordaremos las consideraciones finales de este trabajo.

Capítulo 1 Construcción del Objeto

1.1 Objetivo General

Estudiar los efectos que ha tenido el transporte rosa, en la movilidad cotidiana de mujeres usuarias de autobuses de tránsito rápido Mexibús, así como sus estrategias espaciales de resistencia producto de la violencia sexual.

1.2 Objetos Específicos

- Describir las prácticas espaciales de movilidad cotidiana dentro del servicio público de transporte en autobuses de tránsito rápido Mexibús; con el fin de obtener una etnografía del espacio en donde ocurren los eventos de violencia sexual.
- Identificar y analizar las estrategias espaciales de resistencia que emplean las mujeres en el servicio público de transporte en autobuses de tránsito rápido Mexibús.
- Conocer cómo el transporte rosa contribuye a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de las mujeres.

1.3 Preguntas de Investigación

- 1.- ¿De qué forma se manifiesta la violencia sexual contra las usuarias del transporte de autobuses de tránsito rápido Mexibús?
- 2.- ¿Cuáles son las estrategias de resistencia que se reproducen entre las usuarias dentro de los autobuses de tránsito rápido Mexibús?

3.- ¿Cómo el transporte rosa ha ayudado a mejorar la movilidad de las mujeres?

1.4 Hipótesis

- Existen distintas formas de violencia sexual que se manifiestan contra las mujeres usuarias en el transporte público Mexibús.
- Las diversas formas de violencia que se ejercen contra las mujeres en el servicio público de transporte denominado Mexibús las obliga a modificar su movilidad cotidiana.
- El transporte rosa es una movilidad segregada que contribuye a mejorar la movilidad libre y segura de las mujeres.

1.5 Aproximación Teórica

En esta investigación, se utilizaron los siguientes conceptos que permiten configurar la aproximación teórica.

1.5.1 Movilidad Cotidiana

Dentro de la movilidad cotidiana, se deriva la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres, pues las diferentes formas de comportamiento entre ambos se han visto divididas a partir de sus prácticas espaciales.

La accesibilidad a espacios se ve reducida en cuestión de género, ya que dificulta los desplazamientos entre mujeres y hombres principalmente a causa de violencia. La movilidad se ha visto dividida entre hombres y mujeres donde se ven reducidos aquellos espacios por las dimensiones físicas, culturales, económicas, y el nulo acceso al control sobre algún tipo de transporte.

Las diferencias por el uso del espacio en el transporte público, se perciben por la segregación y la restricción de género que deben ocupar determinados lugares y áreas, exclusivas para asegurar la integridad física de un sector proclive a sufrir agresiones de índole sexual, sin embargo, aún no es posible hablar de aquel espacio que sea utilizado por ambos sin sufrir algún tipo de discriminación. El uso de lugares con algún tipo de restricción o violación a su integridad lejos de vislumbrar alguna salida hacia una sana convivencia, se ve cada día más fragmentada por aquellas posiciones de poder de un individuo sobre el otro.

Las experiencias de las mujeres en la movilidad cotidiana que han predominado, son aquellas cuyo acceso limitado ha sido por razones de inseguridad que hay en los transportes públicos, restringiendo su uso por razones de horarios, de distancias y de costos.

Para analizar la movilidad cotidiana debemos comprender que es este concepto desde el punto de vista de distintos autores que pueden ayudar a ampliar la idea de la movilidad cotidiana en este trabajo.

De acuerdo con Gutiérrez y Reyes, la movilidad es entendida como “aquella practica social, apunta a destacar la consideración de comportamientos grupales y reiterados, que hacen a un patrón o pauta conforme a las condiciones medias de desplazamiento de un contexto social, espacial y temporal dado. La movilidad cotidiana, a través de las prácticas sociales de viaje, expresa y contiene formas de apropiación y uso del territorio histórica y espacialmente determinada.” (Gutiérrez y Reyes, 2017: 150).

Desde la perspectiva de Gutiérrez y Reyes (2017), se percibe la idea de los motivos de viajes que articulan su movilidad, es decir lo productivo o reproductivo de las practicas de las mujeres en la movilidad, dejando en claro los diferentes roles dentro de lo publico y lo privado y las necesidades en las que se ven involucradas al efectuar su movilidad segregada, muchas veces por las dinamicas y la economía, pues su estudios se han centrado en la movilidad de mujeres de barrios precarios y la actividad dentro de estos.

Gutiérrez y Reyes contribuyen a la investigacion con la idea que la movilidad es entendida como la practica social y sus comportamientos con los demas individuos desde una perspectiva espacial y temporal, dado que el uso de los espacios dentro del transporte público precario, dentro de los barrios que se definen por tener poco o nulo equipamiento de transporte público, es donde se identifica una movilidad obligada con un transporte insuficiente y estás indican las formas de apropiacion espacial y el uso de este.

De acuerdo con Jirón, se entiende a la movilidad cotidiana como aquella “práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio de lo urbano que permite el acceso a actividades de personas y lugares. Este enfoque involucra además entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencias de sus habitantes.” (Jirón, et.al, 2010: 24).

Para estos autores, el manejo de la movilidad cotidiana también implica un problema de exclusión social y desigual de los participantes. Es así como tratan de analizar la movilidad a través de las relaciones sociales que implica el desplazamiento de los sujetos, la poca o nula conectividad con las urbes de los barrios externos, la falta de infraestructura y la

diferenciación que está marcada por el género dentro de la movilidad cotidiana. Añadiendo también la apropiación del transporte público y el manejo de movilidad.

Jirón, Lange y Bertrand (2010), dan un importante aporte dentro de la movilidad pues suma la experiencia del viaje, las relaciones que se construyen dentro del transporte, las experiencias que denotan la vivencia de cada individuo y la forma en como comprende la facilidad o dificultad de moverse de un lado a otro.

Sin embargo, para Diaz y Jimenez, la movilidad es entendida de forma diferente a las anteriores y se articula con el anterior permitiendo ver otros aspectos, argumentan que la movilidad cotidiana es aquella “actividad destinada a salvar distancias en un determinado intervalo de tiempo. Éste, por lo tanto, constituye una dimensión fundamental en los desplazamientos, inseparable del espacio.” (Diaz y Jiménez 2010:92)

Asimismo, proponen analizar no sólo la movilidad de forma espacial, sino temporal, de las mujeres en su movilidad cotidiana, lo cual, deja entrever los roles de género que aún siguen siendo muy marcados por la sociedad, pues argumenta que el tiempo en la movilidad se ve restringido por “la cuestión especialmente importante en la elección de su ocupación laboral, en el caso de que deba compatibilizarla con obligaciones familiares (horarios de guarderías y otros equipamientos, organización espacio-temporal de otros miembros del hogar.)” (Diaz y Jimenez, 2010: 93).

Es decir, que, a partir de su definición, la autora contribuye al trabajo con las diferencias de género de acuerdo con las ocupaciones de la mujer en cuanto a sus funciones dentro de la sociedad. Es así que la movilidad cotidiana es entendida, como aquella práctica cotidiana

realizada en un tiempo y espacio determinada para desplazarse de un lugar a otro, conformado con usos y movimientos, experiencias y significados corporales dados.

En la siguiente tabla, se muestra una comparativa sobre el concepto de movilidad cotidiana a partir de estos autores.

Movilidad Cotidiana	
Gutiérrez y Reyes (2017)	Se ve materializado en exclusión social y desigual de los participantes, es así como tratan de analizar la movilidad a través de las relaciones sociales que implica el desplazamiento de los sujetos, la poca o nula conectividad con las urbes de los barrios externos, la falta de infraestructura y la diferenciación que está marcada por el género dentro de la movilidad cotidiana. Añadiendo también la apropiación del transporte público y el manejo de movilidad.
Jirón, Lange y Bertrand (2010)	Dan un importante aporte dentro de la movilidad pues, suma la experiencia del viaje, las relaciones que se construyen dentro del transporte, las experiencias denotan la vivencia de cada individuo y la forma en como comprende la facilidad o dificultad de moverse de un lado a otro.
Díaz y Jiménez (2010)	Proponen analizar no sólo la movilidad de forma espacial, sino temporal de las mujeres en su movilidad cotidiana, dejan entrever los roles de género que aún siguen siendo muy marcados por la sociedad, pues argumenta que el tiempo en la movilidad se ve restringido por “La

	<p>cuestión especialmente importante en la elección de su ocupación laboral, en el caso de que deba compatibilizarla con obligaciones familiares (horarios de guarderías y otros equipamientos, organización espacio-temporal de otros miembros del hogar” (Diaz y Jimenez 2010: 93)</p>
--	--

1.5.2 Violencia Sexual en el Espacio Público

El derecho al movimiento y el goce de la ciudad tiene implicaciones diferentes para muchas de estas mujeres, ya que al realizar algunas de estas prácticas por la ciudad se sienten atemorizadas y agraviadas al realizar sus actividades diarias, al verse en la necesidad de utilizar el transporte público como único medio alternativo de movilidad para llegar a los puntos donde realizan sus prácticas diarias en la escuela, el mercado, el trabajo, y otros lugares comerciales. En dichos lugares las mujeres no están exentas de cualquier tipo de agresión o acoso.

Según la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de México, (LAMVLVEM,2008) la violencia sexual es entendida como:

“cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la mujer 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; entendiéndose por esta como: la inseminación artificial no consentida, la selección prenatal del sexo, la esterilización provocada, la violación, la pornografía infantil, la trata de personas; denigración de las mujeres en los medios de comunicación

como objeto sexual, el hostigamiento y acoso sexual, los actos libidinosos, el terrorismo sexual, entre otros; y cualquier otra forma análoga que lesione o sea susceptible de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.”

Las mujeres mexiquenses han sido objeto de múltiples formas de violencia en el espacio público que se han ido suscitando dentro del Estado de México en los últimos años, las cifras de feminicidios han ido en aumento, las desapariciones forzadas continúan siendo noticia de primer impacto, llegando al punto que Ecatepec es considerado un municipio con alerta de género, ya que las mujeres han sido aquellas víctimas sobre la fuerza de los hombres que las obliga a modificar algunos hábitos o comportamientos y a tener precauciones para sus movilidades cotidianas dentro del transporte público.

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2016) “la violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual, que va desde frases ofensivas de tipo sexual, acecho (la han seguido en la calle) y abuso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno).”

De acuerdo con esto, la violencia sexual se ha visto con mayor auge en las calles del Estado de México, problemática que radica en la cotidianidad de las mujeres, especialmente en el transporte público como fuente principal de violencia sexual comunitaria en el espacio público, entonces se pueden manifestar agresiones desde algo que pareciera “inofensivo” para algunos hombres, como los piropos, miradas que lascivas, agresión verbal, hasta rozamientos de los genitales, manoseos, etc. La falta de sanciones ha permitido que la violencia siga en aumento y que las mujeres mexiquenses se vean invadidas por el miedo de un espacio que tendría que ser usado con libertad e igualdad para ambos géneros.

Sin embargo, Koskela define a la violencia sexual en el espacio público como “la violencia experimentada, la amenaza de violencia, acoso sexual, y otros acontecimientos que aumentan el sentido femenino de la vulnerabilidad que refuerzan la dominación masculina sobre el espacio. Se puede argumentar que el miedo es una consecuencia del estado desigual femenino, pero simultáneamente esto contribuye en la perpetuación de desigualdades sexuales. Las coacciones espaciales en vidas femeninas son un reflejo de las relaciones de poder relacionadas con el género.” (Koskela, 2011:280).

Por otra parte, Koskela argumenta en su trabajo que el miedo es una forma de medir la violencia sexual, del poder del hombre sobre la mujer y que se ha concretado que la violencia sexual, por mínima que sea en el espacio de hombres no se toma como ofensa hacia la mujer.

Las anteriores definiciones de violencia sexual comunitaria en el espacio público han logrado contribuir uno de los conceptos más concretos de esta investigación pues entender la violencia sexual como un acto de sometimiento del agresor sobre la mujer que llegue a dañar su integridad física y psicológica.

En la siguiente tabla, se muestra una comparativa sobre el concepto de violencia sexual a partir de estos autores, informes e instituciones:

Violencia sexual	
Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de México, 2008)	“La violencia sexual es entendida como cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la mujer

	y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física.”
Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2016)	“La violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual, que va desde frases ofensivas de tipo sexual, acecho (la han seguido en la calle) y abuso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno).”
(Koskela, 2011)	Argumenta en su trabajo que el miedo es una forma de medir la violencia sexual, del poder del hombre sobre la mujer, y que se ha concretado que la violencia sexual, por mínima que sea en el espacio de hombres no se toma como ofensa hacia la mujer pues no maximiza la gravedad del daño causado.

1.5.3 Estrategias Espaciales de Resistencia

Las habilidades de las mujeres las han obligado a adoptar comportamientos diferentes dentro del transporte público, el manejo de su cuerpo mientras se sienten vulnerables a cualquier tipo de peligro, es así como surge una contestación de protección en su entorno. El manejo estratégico de su cuerpo, el control y el poder sobre este y su defensa en el espacio, pueden ser definidas como las estrategias espaciales.

Para Lindón, la estrategia espacial es aquella” manipulación de su espacio. Se trata de respuestas espontaneas fundadas en el conocimiento práctico para el cual el espacio y el tiempo son indisociables.” Lindón (2011:18), Esta autora sostiene que las estrategias cotidianas de carácter espacial a veces tienden simultáneamente hacia dos polos aparentemente opuestos de la experiencia espacial y de la corporeidad.

“Por un lado, se buscan cotidianidades inmersas en distintas formas de proxémica corporal afectiva, por otro lado, se persiguen cotidianidades fundadas en la diastemia corporal y afectiva a través de la lejanía y el aislamiento.” Lindón (2011:18).

Dicho así, la distancia corporal que se mantiene con los sujetos para guardar la integridad y la distancia personal. Siendo este un método de estrategia el manejo del cuerpo y las distancias con otros sujetos pueden tratar de manipularlo de tal forma que sea la sensación de protección y que se sienta lo menos violentada posible.

De acuerdo con De Certeau, las estrategias espaciales las considera como “las relaciones de fuerza que se vuelve posible a partir del momento en que un sujeto de voluntad y de poder es susceptible de aislarse de un ambiente. La estrategia postula un lugar susceptible de circunscribirse como un lugar propio y luego servir de base a un manejo de sus relaciones con una exterioridad distinta.” (De Certeau, 1996: 49).

El enfoque De Certeau, nos integra las relaciones de poder sobre el movimiento de nuestra corporeidad y la fuerza que involucra, es así como la estrategia espacial va tomando forma e integrando componentes que de acuerdo con la composición del concepto retomamos en los siguientes autores como Tomas y Lindón.

Por último, según Tomas las estrategias son “formas espaciales simples o complejas, estables o en movimiento; pero también pueden interferir entre ellas, yuxtaponer sus efectos de manera incoherente, paralizarse, hasta desestructurar o destruir las formas heredadas. El espacio no se presenta nunca como una página en blanco, un dato neutral. A todas escalas, funciona siempre en interacción constante con uno o varios grupos sociales.” (Tomas, 1994: 224)

De Certeau (1996) aporta a la construcción del concepto las interacciones, es decir la conexión o el cómo se da el desenvolvimiento con otras personas que pueden ser en diferentes escalas a partir de un grupo de varios integrantes o sólo.

Teniendo en cuenta a estos autores, se pretende entender las estrategias espaciales de resistencia como: aquel movimiento con poder autónomo del manejo del cuerpo respondiendo a una práctica que se podría ver diferenciada entre los tipos de sujetos en los que se ve involucrado, las distancias corporales de éste y las relaciones que se encuentren involucradas en esta.

En la siguiente tabla, se muestra una comparativa sobre las estrategias espaciales a partir de estos autores:

Estrategias espaciales de resistencia	
Lindón (2011)	Por un lado, se buscan cotidianidades inmersas en distintas formas de proxémica corporal afectiva, y también se persiguen cotidianidades fundadas en la diastemia corporal y afectiva a través de la lejanía y el aislamiento. Es

	decir, la distancia corporal que se mantiene con los sujetos para guardar la integridad y la distancia personal. Siendo este un método de estrategia el manejo del cuerpo y las distancias con otros sujetos pueden tratar de manipularlo de tal forma que sea la sensación de protección y que se sienta lo menos violentada posible.
De Certeau (1996)	Nos integra las relaciones de poder sobre el movimiento de nuestra corporeidad y la fuerza que involucra.
Tomas (1994)	Aporta las interacciones personales, es decir, el cómo te desenvuelves con otros sujetos consiguiendo ser a diferentes escalas personales, ya que pueden ser a partir de un grupo social, es decir, varios integrantes o de contacto directo con otra persona.

1.6 Metodología de la Investigación

La presente investigación será un estudio de caso, se analizarán los efectos del transporte rosa en la movilidad cotidiana de mujeres usuarias de autobuses de tránsito rápido Mexibús, así como sus estrategias espaciales de resistencia producto de la violencia sexual.

El estudio se situará desde los inicios del transporte rosa en el año 2010 hasta la actualidad.

Este trabajo tendrá métodos de enfoque mixto que son:

Cualitativo	Cuantitativo
<ul style="list-style-type: none"> Entrevista 	<ul style="list-style-type: none"> Análisis de información secundaria

- Observación etnográfica

1.6.1 Enfoque Cualitativo

El tipo de información será cualitativa entendiéndola así para la autora Lindón como “una ventana para aproximarse a los significados que los sujetos le otorgan a los lugares, a las prácticas especializadas, a los significados del hacer espacial del sujeto, a la experiencia espacial de manera integral y las visiones constructivistas del espacio.” (Lindón, 2008:13)

Existen numerosas técnicas de investigación cualitativa de las cuales se ha seleccionado la observación etnográfica y la entrevista para la realización este proyecto.

Marcus (2001:113) plantea que “la etnografía pone atención en lo cotidiano, en el conocimiento cara a cara de comunidades y grupos.” Es así como con el método etnográfico se pretende analizar la realidad de los sujetos y de sus espacios cotidianos. También se elaborará una etnografía propia, ya que los recorridos de las usuarias serán una parte fundamental de este trabajo, la etnografía nos revelara los principales acontecimientos de cómo ellas se enfrentan día a día con las adversidades y darán la pauta para conocer el por qué ellas prefieren el transporte rosa dado que este tiene menos paradas, ofrece un horario menos amplio que el habitual y por ende su recorrido es más tardado.

Sin embargo, se empleará la entrevista como herramienta cualitativa que, según Reguillo, la define como: “la conversación con el informante será clave en el proceso de investigación etnográfica. El etnógrafo trabaja sobre la observación de las prácticas y sobre

los discursos (representaciones objetivadas) que elaboran los actores sobre esas prácticas. A esa conversación se le nombra "entrevista". (Reguillo,1998: 29).

La entrevista se guiará de forma semi estructurada que, según Reguillo, manifiesta de la siguiente forma: “un guion que el entrevistador puede modificar en función de las respuestas y pedirle al informante que reflexione de manera abierta sobre determinados temas.” (Reguillo, 1998:30).

Sin embargo, también se analizará de forma discursiva como lo define según Lull (1980 citado en Gantz y Fink, 1996), esto significa que se va a permitir al investigador aprender, tan completamente como sea posible, la ‘perspectiva nativa’ en materias comunicacionales y socioculturales relevantes. La teoría interpretativa conduce a una comprensión que es contingente respecto de un contexto: proporciona “descripciones gruesas” de las percepciones comunes.

Esto permitirá analizar la forma en cómo las usuarias viven su movilidad cotidiana y los tipos en que han sido violentadas, ayudara a identificar sus estrategias espaciales de resistencia utilizadas para protección y defensa. Identificar las posiciones con las que ellas manifiestan su inconformidad dentro de la unidad, analizar aquellos pequeños detalles con la observación, es decir, realizar etnografía dentro del transporte público Mexibús permitiendo interactuar con las usuarias, de tal modo que, la investigación se desarrolle de forma conjunta con el método narrativo ya que para la autora Ramírez, la forma narrativa “reconoce que una forma básica a través de la cual los seres humanos otorgan sentido a sus experiencias es pensándolas como historias o relatos constata que la práctica de contar

historias (o la normativización) constituye una forma de comunicación humana fundamental.” (Ramírez, 2011:14)

1.6.2 Enfoque Cuantitativo

Se realizará un análisis de fuentes secundarias, obteniendo datos de encuestas ya realizadas por INEGI y nos den previamente los inicios sobre la población que ha sido más vulnerable y las situaciones por las cuales han sido víctimas de violencia.

La información obtenida permitirá identificar los factores que intervienen en la movilidad cotidiana de las usuarias y faciliten u obstaculizan el acceso a una movilidad libre.

1.6.3 Tipo de Información

Al mismo tiempo se analizarán las bases de datos de encuestas debidamente registradas, tomadas de unas encuestas base como son:

Tipo de encuesta	Objetivo
<p>Semi estructurada</p> <p>Encuesta Origen-Destino de interceptación en la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD-INTER) 2017.</p>	<p>Esta encuesta tiene como objetivo obtener información que permita conocer la movilidad actual de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México y las características de los viajes que realizan.¹</p>

¹Encuesta Origen-Destino de la ZMVM <http://giitral.iingen.unam.mx/Encuestas/EOD-Inter.html>

<p>Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016.</p>	<p>Esta encuesta busca dimensionar y caracterizar la dinámica de las relaciones que mantienen las mujeres con las personas que integran sus hogares particularmente con su esposo o pareja, así como sobre las relaciones que han establecido en los centros educativos y laborales o en el espacio comunitario. Lo anterior, con la finalidad de identificar si han experimentado situaciones adversas como agresiones de cualquier tipo, amenazas, coerción, intimidación, privación de su libertad o abusos verbales, físicos, sexuales, económicos o patrimoniales que les causaron un daño directo o tuvieron la intención de hacerlo.²</p>
<p>Encuesta Nacional de Seguridad Nacional Pública Urbana (ENSU) 2017.</p>	<p>Esta encuesta se enfoca en medir la percepción de seguridad nacional en zonas urbanas en personas de 18 años o más. Así mismo complementa la información de la Encuesta</p>

²BOLETÍN DE PRENSA NÚM. 379/17 18 DE AGOSTO DE 2017 CIUDAD DE MÉXICO.

	Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). ³
Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2017.	Permite hacer estimaciones estadísticas sobre la victimización que afecta de manera directa a las personas y a los hogares en los delitos de robo total de vehículo; robo parcial de vehículo; robo en casa habitación; robo o asalto en calle o transporte público; robo en forma distinta a las anteriores (como carterismo, ⁴ allanamientos con robo en patio o cochera, abigeato); fraude; extorsión; amenazas verbales; lesiones y otros delitos distintos a los anteriores (como secuestros y delitos sexuales).

Estas bases de datos, junto con las entrevistas aplicadas de manera propia, darán indicadores para verificar las hipótesis propuestas dentro del trabajo. Para el manejo de los

³BOLETÍN DE PRENSA NÚM. 12/17 16 DE ENERO DE 2017AGUASCALIENTES, AGS.

⁴ BOLETÍN DE PRENSA NÚM. 417/1726 DE SEPTIEMBRE DE 2017 PÁGINA 1/

datos cuantitativos, se realizó un análisis de bases de datos estadísticos de encuestas debidamente aplicadas, por lo cual, se realizaron los filtros adecuados como lo fueron sexo, edad y en algunas bases de datos, por ejemplo, Encuesta Origen-Destino de interceptación en la Zona Metropolitana del valle de México (EOD-INTER) 2017. Se filtraron los campos de ubicación geográfica, el tipo de transporte que utilizaban en este caso nos interesa sólo los días utilizados, el propósito por el cual se desplazaban y los horarios más utilizados.

En la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016, se filtraron los campos edad, ubicación geográfica, así como cuya utilidad fue de investigar el tipo de agresión sexual sufrido mayormente en el ámbito comunitario.

Las preguntas fueron las siguientes:

- ¿Le han dicho piropos sobre su cuerpo?
- ¿La han tocado, besado, arrimado encima sin su consentimiento?
- ¿La han hecho sentir miedo de ser atacada sexualmente alguna persona?
- ¿Le mostró sus partes íntimas o se manoseo frente a usted?
- ¿Han tratado de obligarla a tener relaciones sexuales en contra de su voluntad?
- ¿La han obligado a tener relaciones sexuales en contra de su voluntad?

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Nacional Pública Urbana (ENSU) 2017, se pudieron filtrar datos como sexo, edad, ubicación geográfica y tipo de transporte. Para analizar el nivel de qué tan inseguras o inseguras se sentían en el Mexibús.

En la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2017, permite indagar la estimación de la victimización de delitos sexuales en

este caso de estudio. Se analizaron los datos de mujeres y la ubicación geográfica y los campos sobre la violencia sexualizado.

1.6.4 Perfil de las Entrevistadas

El perfil de las mujeres que participaron en la investigación fueron usuarias del transporte público en un rango de edad de 15 a 55 años, mujeres estudiantes, amas de casa, trabajadoras, ya que este tipo de usuarias son las que se desplazan diariamente a través del Mexibús, así, esto nos dará indicios del lugar de residencia y el tipo de trayecto que realizan en su movilidad, ya que son quienes derivado de sus desplazamientos y prácticas de movilidad cotidiana sufren más violencia sexual en el transporte público.

Se analizaron las formas en que ellas manejan su corporeidad dentro del Mexibús, a través de las estrategias espaciales de resistencia que emplean para sentirse menos atacadas en determinados momentos.

Tabla1 Características de las mujeres entrevistadas total: 10

Nombre	Edad	Actividad	Lugar de residencia
Brianda	27	Estudiante/trabajadora	Ecatepec de Morelos
Alma	31	Ingeniera	Ecatepec de Morelos
Andrea	15	Estudiante	Ecatepec de Morelos
Lizbeth	19	Trabajadora de abarrotes	Acolman

Verónica	22	Estudiante /trabajadora	San Martin De Las Pirámides
Julieta	50	Ama de casa/ Trabajadora de pan	Ecatepec de Morelos
Nayeli	33	Ingeniera	Ecatepec de Morelos
Elisa	29	Ama de casa	Texcoco
Sandra	33	Abogada	Ecatepec de Morelos
Rocío	40	Ama de casa / Trabajadora independiente	Ecatepec de Morelos

1.7 Aspectos Metodológicos Cualitativos

1.7.1 Entrevistas a Usuarias

Dentro de este trabajo un instrumento primordial fueron las entrevistas a usuarias dado que estas fueron preguntas semi estructuradas cara a cara, la aplicación de estas entrevistas fue realizadas en días hábiles y fines de semana, la duración de las entrevistas fue de aproximadamente 20 a 25 minutos, las entrevistas fueron debidamente grabadas con autorización de las usuarias, se realizaron algunas entrevistas dentro del Mexibús y otras saliendo del mismo transporte público.

Los problemas que se presentaron durante la aplicación de las entrevistas en campo fue que algunas mujeres mostraron desconfianza al ser entrevistadas, algunas negaban el acceso a su información personal, o bien a contar el recorrido que realizaban indicaban que, por problemas de inseguridad, otro obstáculo presente es el tiempo de la encuesta tenía

que ser demasiado puntual a veces por la prisa que tenían las mujeres, o bien por la falta de paciencia.

1.7.2 Observación Etnográfica

Para la realización de este instrumento metodológico, se recurrió a una serie de pautas de observación. Las cuales se perciben de manera directa realizando el recorrido en las instalaciones.

Dentro de la observación se pudieron identificar acontecimientos puntuales como las miradas a mujeres cuando subían al transporte rápido Mexibús, así como las percepciones de inseguridad que se suscitan cuando viajan con hombres en el mismo espacio. Se pudo notar los movimientos corporales que realizaban las usuarias en el transporte público, así como las interacciones físicas de los cuerpos con otras personas, resultó complicado precisar las relaciones de todos los usuarios sobre todo en horario concurrido, es decir, algunos horarios de salidas de oficina y escuela, así como los retrasos continuos del transporte. Los recorridos se realizaron de forma rotativa, es decir sin parámetro de horario o lugar, se realizaron los recorridos desde el inicio de la estación Ciudad Azteca hasta la terminal Ojo de Agua, con un aproximado de tiempo de 35 minutos en el servicio exprés, ya que el ordinario tarda un poco más 40 minutos por las paradas continuas. Las condiciones en las que las mujeres enfrentan su movilidad dentro de los autobuses del Mexibús se pueden interpretar con las interacciones de comportamiento entre ambos sujetos dentro del mismo espacio las rivalidades presentes en el entorno.

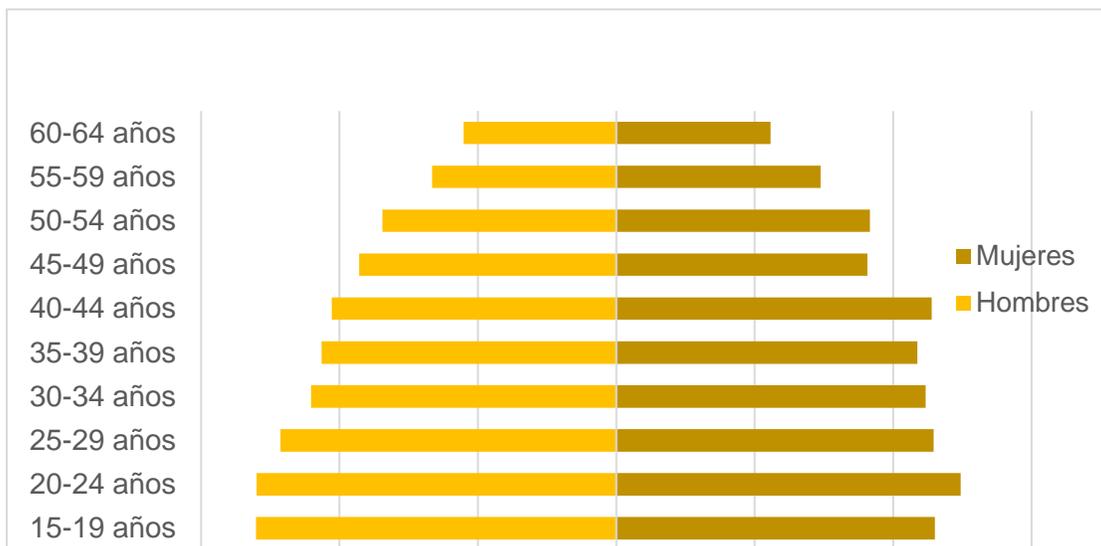
Se pudo observar las muestras de violencia sufrida por parte de los varones a las usuarias, así como las que ellas mismas propician con otras al querer abordar el sistema Mexibús, las posiciones que se toman en el transporte, así como las formas de conducir el cuerpo.

Capítulo 2 Contexto Socio Espacial

2.1 Antecedentes Generales de la Población Femenina en el Municipio de Ecatepec

El Estado de México es uno de los estados más poblados del territorio mexicano, cuenta con una población total de 16,187, 608 habitantes representando el 13. 5% de la población nacional, compuesto de la siguiente manera; el 51.6% son mujeres y el 48.4% hombres⁵. Ecatepec de Morelos se encuentra en los primeros municipios del Estado de México que cuenta con un mayor número de población aportando 1,677,678 de habitantes de los cuales 814,477 son hombres y 863,201 son mujeres.

Gráfica 1 Población total de hombres y mujeres en el municipio de Ecatepec de Morelos



Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta intercensal 2015.

⁵ Encuesta Intercensal 2015 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

2.1.2 Educación

La educación es uno de los factores importantes para la integración del ser humano en la sociedad, como agente incluyente en la participación de los derechos que otorga el Estado. Para las mujeres de hoy la educación es un arma importante que le da el empoderamiento para exigir el libre derecho a reclamar equidad de género.

En el ámbito de la educación, la escolaridad de la población femenina en el Estado de México con edad de 15 años y más representa el 9.5 % que cuenta con un nivel escolar equivalente a la secundaria concluida.

De la composición total de hombres y mujeres de 15 años y más en la entidad, 95.80% sabe leer y escribir, 3.34% no sabe leer ni escribir y 0.86% no especifica su condición de alfabetismo, lo que nos indica que el nivel de analfabetismo dentro de la entidad es casi nulo.

De las personas que asisten a la escuela, el 49.81% son mujeres, y del total de las que no asisten a la escuela representa el 52.55%. Esto significa que, para el caso de la distribución porcentual, con base en el sexo de las que no asisten a la escuela hay una diferencia más amplia, ya que es mayor el número de mujeres que no tienen acceso a la educación escolar en la entidad mexiquense, de manera alarmante es la posición que se encuentra el Estado de México. Ya que la nula participación del Estado en ejercer la equidad y participación de los derechos para hombres y mujeres de forma equitativa genera una desigualdad social y exclusión para las mujeres.

2.1.3 Ocupaciones Femeninas

La ocupación femenina en el Estado de México no es distinta al resto del país, pues las posiciones más ocupadas en la inserción laboral de las mujeres son aquellas en las cuales no hay remuneración, es decir aquellas actividades sin goce de sueldo.

Las actividades vinculadas a producción y aportación de ingresos, han sido acaparadas en su mayoría por los varones, pero en la actualidad poco a poco la mujer mexiquense ha logrado abrirse camino, ante la postura de un gremio que se ha mantenido exclusivo y dominante para los hombres.

De acuerdo con Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2007, el total de mujeres mexiquenses dedicadas al trabajo extra doméstico es del 20.3% quienes se dedican a ser comerciantes, 14.6% oficinistas; 13.0% se desempeñan como trabajadoras domésticas fuera de su hogar; 11.6% artesanas y obreras; y el 7.1% laboran como empleadas en diversos servicios. Siendo así que los roles de Género se han visto divididos desde hace muchos años, pues la población ha logrado ubicar a las mujeres como las principales participantes en actividades catalogadas con un menor cargo y sin remuneración económica que el de los hombres, pues se han encasillado en actividades como el cuidado de los enfermos, actividades domésticas que no logran competir en condiciones de equidad laboral para ambos sujetos.

2.1.4 Violencia Sexual en las Calles del Estado de México

Una problemática que afecta a la sociedad mexicana se refleja a través de la violencia de género, problema que ha llevado a declarar en varias partes del territorio mexicano la alerta

de género. En el año 2015, la Secretaría de Gobernación, a través de la Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres emitió la declaratoria de alerta de violencia de género. La alerta fue declarada para 11 municipios del Estado de México entre ellos esta Chalco, Chimalhuacán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Ixtapaluca, Naucalpan de Juárez, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla de Baz, Toluca, Tultitlán y Valle de Chalco Solidaridad, estos municipios concentran los mayores índices de feminicidios debido al aumento de las cifras por desapariciones forzosas, explotación sexual forzada, violencia intrafamiliar, etc.

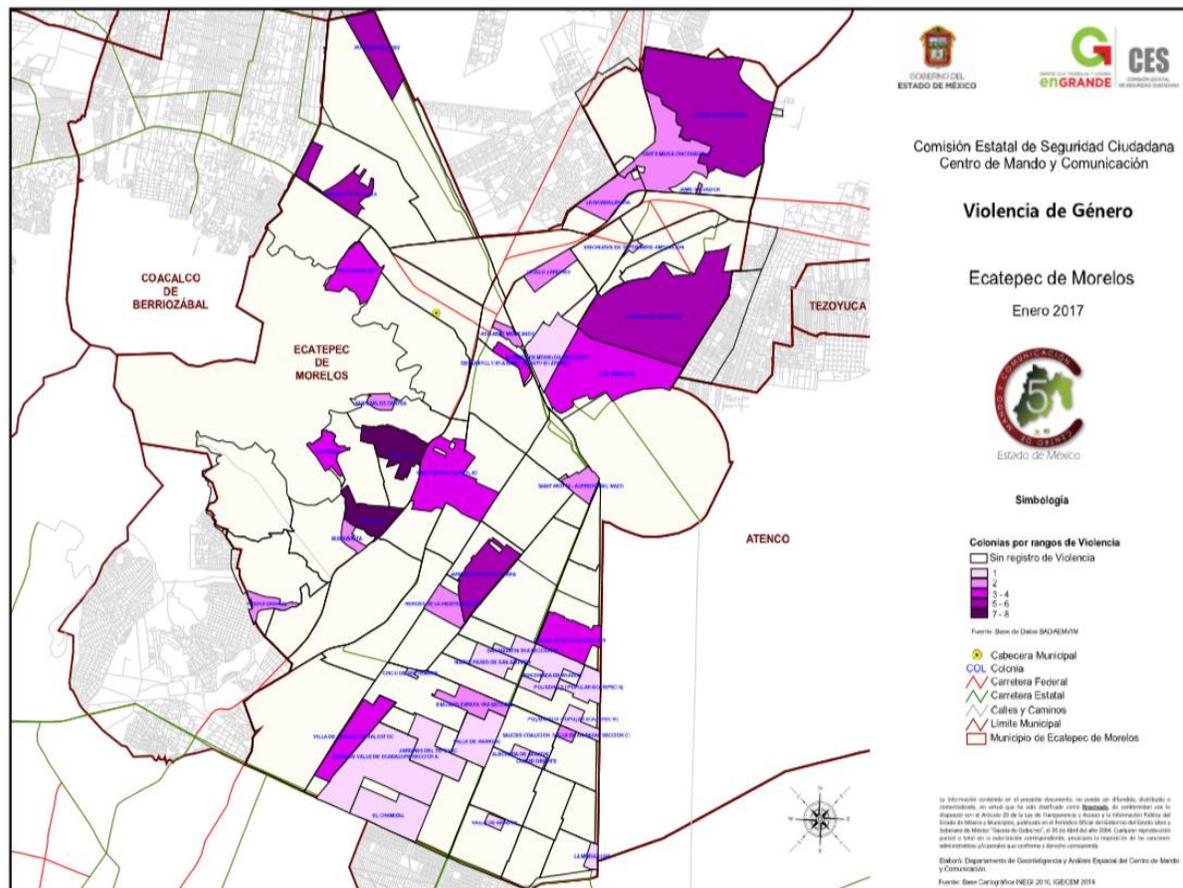


Ilustración 1 Zona de violencia de género en el municipio de Ecatepec. Elaboro: Departamento de Geointeligencia y Análisis espacial del Centro de Mando y Comunicación. Fuente: Base Cartográfica INEGI 2010, IGECEM 2014.

En el Estado de México, las noticias son trágicas, la cotidianidad se ha visto flagelada por los altos índices delictivos. La mujer mexiquense se ha visto amenazadas en los últimos años por el problema de la violencia sufrida en diferentes ámbitos de su vida por lo cual salir a la calle se ha convertido en un asunto peligroso en los últimos años. De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016 la violencia ejercida contra las mujeres en el ámbito comunitario en los

últimos 12 meses a nivel nacional ocurrió principalmente en la calle y parques con el 65.3% seguido del autobús y microbús 13.2%, y el metro con el 6.5%. Las agresiones ocurridas en la calle son principalmente de tipo sexual con un 66.8%.

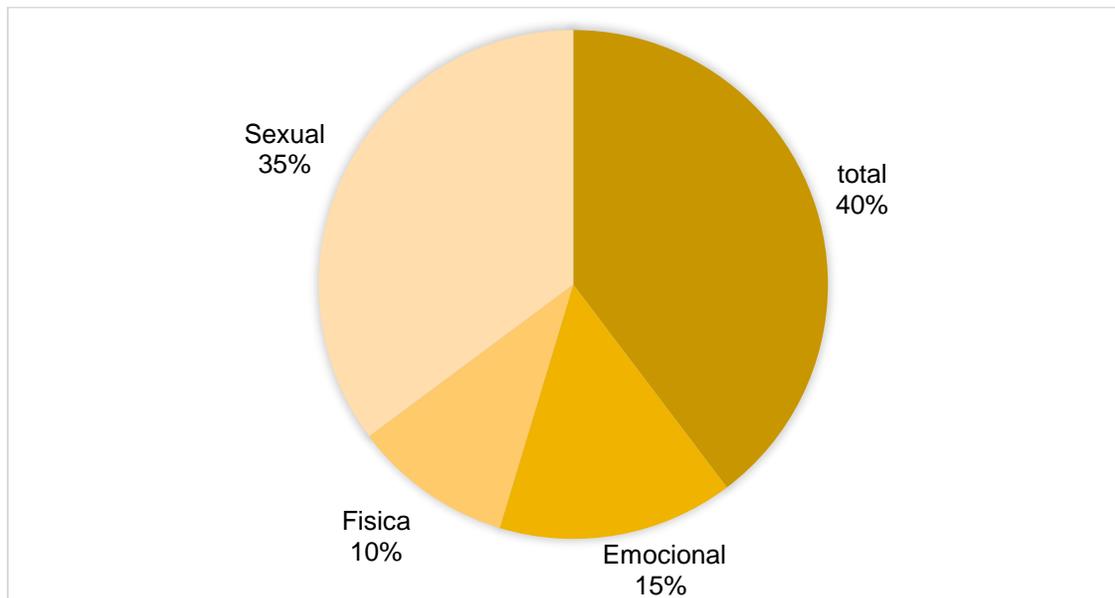
Los principales agresores contra las mujeres ocurrida en los últimos 12 meses en el ámbito comunitario a nivel nacional, son personas desconocidas representadas con el 71.4%, y personas conocidas, amigo o vecino con un 20.1% y en el 5.3% se trató del conductor de transporte público.

La violencia de índole sexual se ve reflejada sobre todo en mayor proporción en la Ciudad de México, seguido del Estado de México que encabezan la lista de feminicidios actualmente, teniendo una proporción el Estado de México del 50.2 % de violencia comunitaria ejercida a mujeres mayores de 15 años.

En la siguiente grafica 2, se muestran los resultados que arrojaron lo datos de la encuesta aplicadas por ENDIREH 2016, filtrando la ubicación geográfica en Estado de México, y puntualmente el municipio de Ecatepec de Morelos.

Podemos observar que la información obtenida de las preguntas base aplicadas en la encuesta ENDIREH 2016 sobre violencia sexual, se tiene que el 35% de las entrevistadas aseguran haber sufrido violencia de tipo sexual en el municipio de Ecatepec, seguido de la violencia emocional con un 15%, por último, la violencia física representa el 10%.

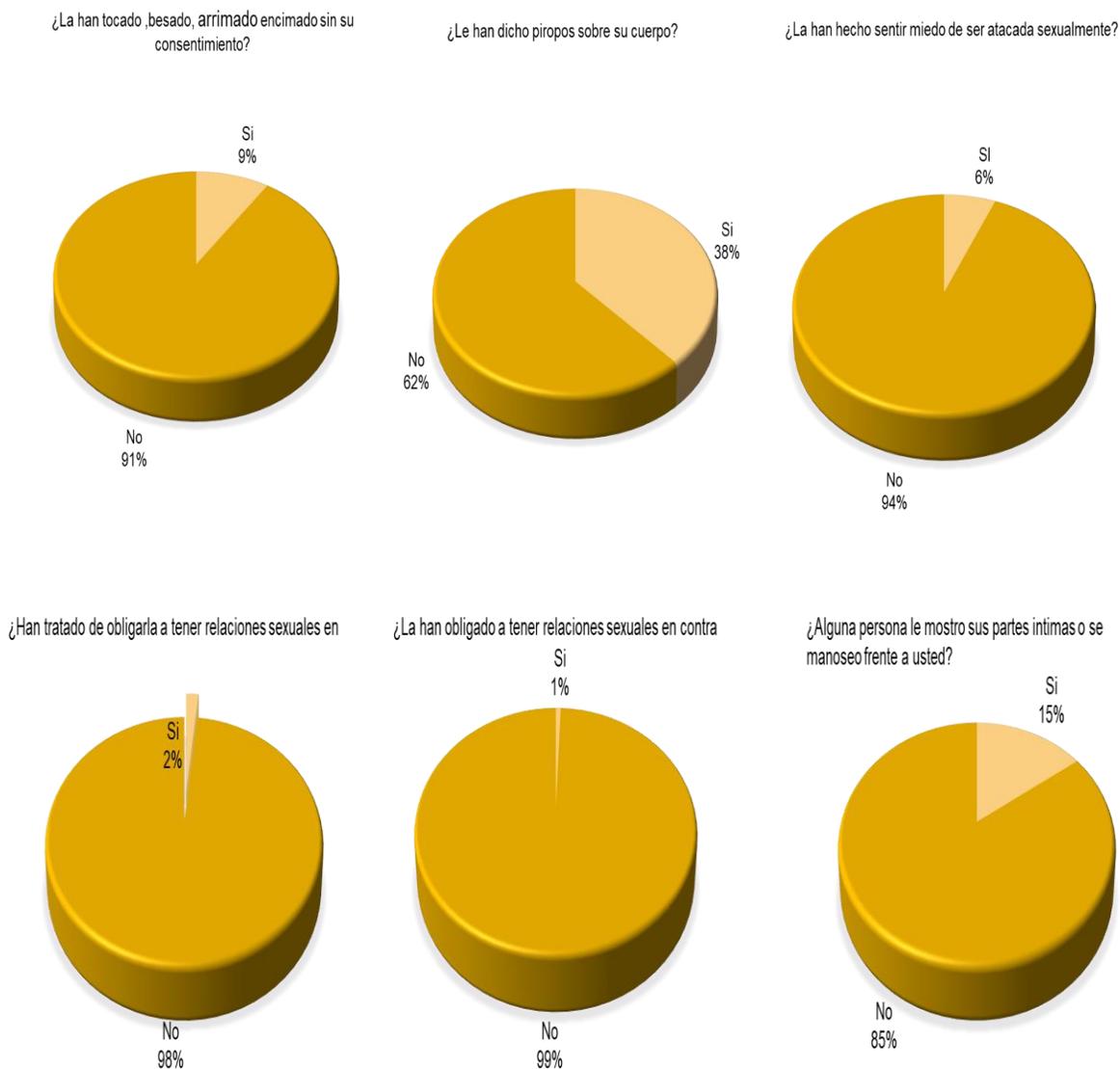
Gráfica 2 Prevalencia de violencia en la comunidad contra las mujeres de 15 años y más, por tipo de violencia.



Fuente: Elaboración propia a partir de ENDIREH 2016.

Con información de ENDIREH las preguntas que se concentraron en las entrevistas fueron las siguientes:

Gráfica 3 Preguntas aplicadas en la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.



Fuente: elaboración propia a partir de ENDIREH 2016.

Considerando los siguientes datos derivados de la encuesta aplicada a mujeres en el Estado de México, filtrando el municipio de Ecatepec se puede observar que:

A nivel nacional, el 27.4 % de las encuestadas ha recibido una ofensa de índole sexual, muestra que para el municipio de Ecatepec sólo el 32% han recibido algún piropo sobre su cuerpo. Seguido de si alguna persona le ha mostrado sus partes íntimas o se ha manoseado frente a usted, a nivel nacional el 8.9% mientras que para el municipio de Ecatepec 15% han experimentado algún tipo de acciones sexuales por parte de otra persona.

Tabla 2 Preguntas aplicadas en la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.

Pregunta	Nacional	Ecatepec
Le han hecho sentir miedo de ser atacada o abusada sexualmente	9.3%	6.0%
Le han dicho piropos groseros u ofensivos de tipo sexual o sobre su cuerpo	27.4%	32%
La han manoseado, tocado, besado o se le han arrimado, recargado o encimado sin su consentimiento	12.6%	9%
Alguna persona le mostró sus partes íntimas o se las manoseo enfrente de usted	8.9%	15%

Han tratado de obligarla a tener relaciones sexuales en contra de su voluntad	1.3%	2%
La han obligado a tener relaciones sexuales en contra de su voluntad	0.6	1%

Fuente: elaboración propia a partir de ENDIREH 2016

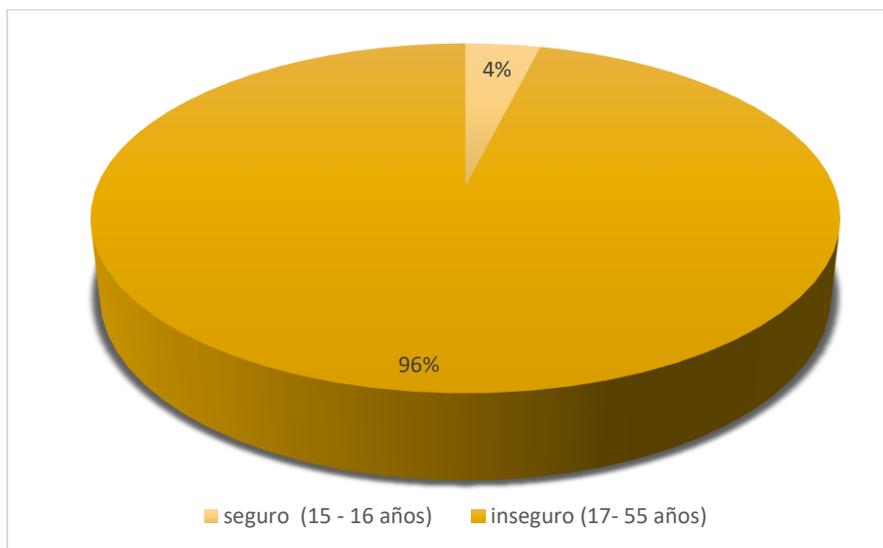
Cabe mencionar que en todas las preguntas las mujeres de Ecatepec presentan los indicadores más altos que en el ámbito nacional.

2.1.5 Percepción de Inseguridad

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) en el periodo de diciembre del 2017, se mostraba que en el municipio de Ecatepec se tenía un porcentaje superior de un 95.1 % de percepción al sentirse inseguro en un transporte público.

En la gráfica siguiente, se puede apreciar la percepción de seguridad de mujeres usuarias en el municipio de Ecatepec con un rango de edad de 15 a 55 años, lo cual nos indica que las mujeres entre los 15 a 16 años, perciben el transporte seguro mientras que la escala de mujeres que oscila de los 17 a los 55 años percibe el transporte público inseguro.

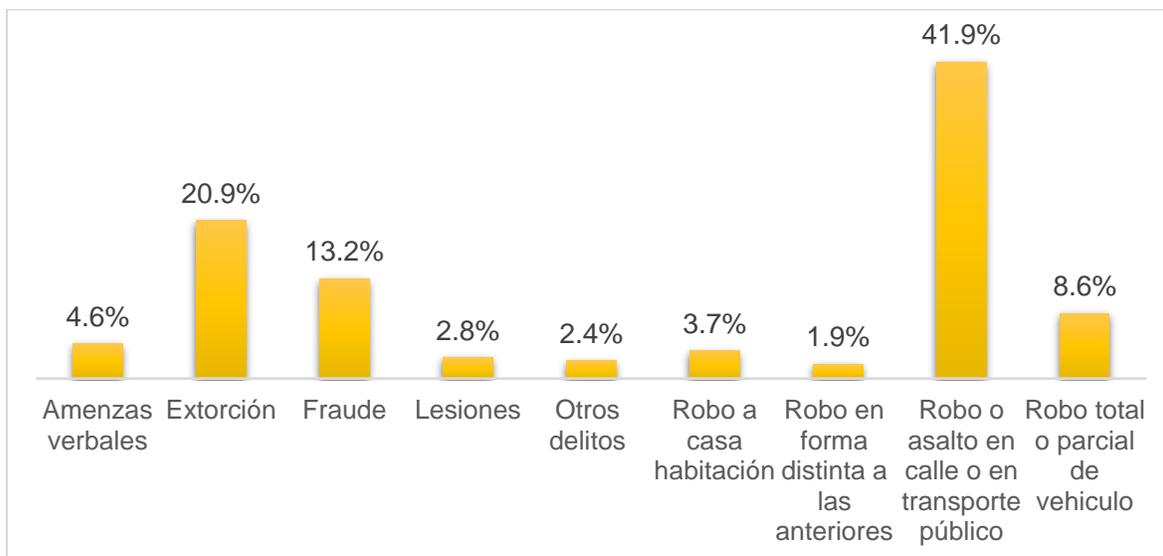
Gráfica 4 Percepción de seguridad en mujeres dentro del transporte público.



Fuente: elaboración propia a partir de ENVIPE 2017.

Los índices delictivos son altos para robo o asalto en el transporte público, sin embargo, cabe mencionar que las cifras de interés para el caso de estudio son los delitos de carácter sexual que representan el 2.4% en el Estado de México, ocupando un rango bajo en comparación con otras infracciones según la encuesta a nivel estatal.

Gráfica 5 Tipos de delito frecuente en población mayor de 18 años en el Estado de México.



Elaboración propia a partir de INEGI 2017.

2.1.6 Ser Mujer en Ecatepec

Las condiciones a nivel global de las mujeres a lo largo de la historia, coinciden en escenarios de violencia y amenaza, sólo por el hecho de nacer mujer, ubicándose de inmediato dentro de un sector vulnerable de la sociedad, marcadas con el estigma de debilidad e inferioridad, frente a un régimen patriarcal que impone sus normativas, generando impedimentos para gozar plenamente de derechos elementales como el libre tránsito y desplazamiento bajo una vida libre de violencia.

Hoy en día existen más movimientos con un perfil feminista, los cuales busca obtener la equidad de género y la pertenencia a una identidad propia, con normas que legitimen el derecho a decidir libremente sobre su cuerpo, mediante el ejercicio de su sexualidad sin prejuicios y pensamiento. Durante muchos años, el patriarcado fue el régimen de opresión

que sustentaba y emitía las leyes sobre el hogar y códigos de comportamiento, en espacios públicos que limitaba y privaba a las mujeres su interacción con el exterior dominado por los hombres. Es por ello por lo que los movimientos feministas se han masificado y consolidado, retomando fuerza y más participación en la sociedad, cuya consigna es en defensa de los derechos de las mujeres a tener una vida libre de violencia sigue vigente.

Actualmente, el territorio mexicano se han incrementado los casos de violencia de género, siendo así que, Ecatepec se caracteriza por ser el quinto municipio más violento de todo el país⁶, se ha mantenido en los últimos años como el más violento para las mujeres, registrando mínimo 3 casos de violencia de género al mes. Es común escuchar o leer situaciones de violencia contra las mujeres en este municipio, las causas son distintas y en algunas ocasiones coinciden, con el contexto actual en el que se desarrolla la vida de incertidumbre sobre la seguridad de cada individuo, resaltando así a las mujeres como protagonistas de las historias de acontecimiento sobre violencia en las calles del Estado de México.

⁶ Forbes México, 2018

Capítulo 3 Movilidad Cotidiana de las Mujeres en el Estado de México

3.1 Aspectos Teóricos Conceptuales de Movilidad Cotidiana

La movilidad cotidiana se entiende como aquel desplazamiento de tiempo- espacio con algún propósito final en el ámbito escolar, social, o de trabajo, en el cual se derivan relaciones sociales y movimientos físicos.

De acuerdo con Olmo y González (2012), “la movilidad es entendida como la suma de desplazamientos habituales que realiza la población para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado, constituyendo una de las primeras líneas de investigación empírica desarrolladas desde la perspectiva de género en geografía.” (Olmo y González,2012:1354).

La movilidad, por tanto, se define como la actividad destinada a salvar distancias en un determinado intervalo de tiempo y por ello, relaciona las variables espacio, tiempo y desplazamientos (Díaz y Jiménez, 2002).

La movilidad cotidiana es aquella que nos da la bienvenida para conocer la ciudad, con aquellas relaciones que se construyen en las interacciones de vivencia diaria que todo agente social construye en el proceso de la esfera pública.

La cotidianidad nos representa aquellas actividades que están establecidas en una conducta con patrones repetitivos muchas veces donde el desarrollo de estas se puede interactuar entre hombres y mujeres.

“La movilidad puede ser considerada como un reflejo de la sociedad por lo que su comprensión, es decir, el conocimiento de los desplazamientos y de las diferentes formas de utilización del espacio, al mismo tiempo las dificultades y la accesibilidad que esto conlleva son elementos importantes dentro del análisis de la movilidad de la ciudad, al mostrar las diferencias entre los colectivos y la ocupación de los territorios.” (Lazo y Contreras, 2009:1)

Los diferentes comportamientos y las condiciones en que se realiza la movilidad pueden ser diferenciados desde un grupo económico, de intereses, por motivos de trabajo, o de género. Por lo cual, la movilidad tiene diferentes vínculos en sentido del sujeto que realiza esta movilidad. Para Miralles & Cebollada (2009), la movilidad cotidiana requiere una inversión de tiempo, mencionan que los desplazamientos separan esferas cotidianas diferentes: el hogar, el trabajo, el ocio, la compra. Por lo que, el desplazamiento supone una ruptura entre dos esferas a las que, además de una distancia física, las separa una distancia temporal.

Entender los propósitos de la movilidad en los grupos sociales, puede ser complejo y multifactorial pues las características básicas de esta, implican la satisfacción del viaje, ya que pueden existir diferentes tipos de movilidad como las lineales o de escala, así también, la diferenciación entre husos horarios y días, pero no sólo eso, sino también una desigualdad entre la movilidad Gutiérrez nos dice que:

“La movilidad de un grupo social puede ser caracterizada y dimensionada conforme a distintos aspectos relativos al viaje: según la cantidad de viajes (si es mucha o poca), el área de cobertura de los viajes (si es amplia o restringida), el

esfuerzo de viaje (si es difícil o fácil), las amenazas de realización del viaje (si es más o menos vulnerable), la satisfacción de deseos o necesidades de viaje (si está más o menos satisfecha)." (Gutiérrez, 2012:71).

Lo que nos lleva a entender que, si la movilidad cotidiana en el espacio es realmente homogénea, el desplazamiento para hombres y mujeres es igual, o surge un tipo de segregación y diferenciación entre los patrones de movilidad cotidiana en la ciudad, las rupturas que surgen dentro de la población en las conductas, podrían también ser vistas desde la movilidad. Jirón señala que:

“Las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales y socioeconómicas de movilidad. Las consecuencias que tiene la movilidad se pueden percibir al analizar desde una mirada de género la experiencia desde moverse o no por la ciudad. Las dimensiones físicas pueden verse en cuanto a la visibilidad al acceso, el control sobre los autobuses, parques, metro, etc.” (Jirón,2007: 182).

Así Hanson (2010), identifica dos corrientes, la primera busca responder cómo el género da forma a la movilidad, focalizándose en cómo las diferencias de género crean, refuerzan o cambian patrones de movilidad cotidiana. La segunda se focaliza en comprender de qué manera la movilidad da forma al género, preocupándose principalmente de cómo el proceso de movilidad/inmovilidad permite visibilizar las relaciones de poder cambiantes e insertas en las relaciones de género. (Hanson 2010 citado en Jirón y Zunino 2017).

Es por eso por lo que la movilidad cotidiana se ha ido abriendo una brecha para entenderse desde una perspectiva de género, es decir, para hombres y mujeres existe una desigualdad entre las experiencias realizadas en la movilidad cotidiana, dentro de los transportes públicos. Considerando que es un lugar donde surge una variación notoria, en cuanto a las características de movilidad diferenciada; ya que muchos de los roles impuestos en las actividades que desempeñan las mujeres dentro de la sociedad, se han marcado mayormente las actividades destinadas al cuidado de la casa y los niños, los cuales hacen una diferencia desde las tareas domésticas, responsabilidades y horarios a cubrir, seguidos por el sentido de exposición al peligro, en horarios diferenciados en el trayecto de las actividades rutinarias en el transporte público.

Las dificultades que logran reconocer las mujeres en el terreno de la movilidad suelen ser diferenciados en los traslados y patrones de conductas que se dan en los desplazamientos cotidianos dentro de los transportes públicos, ¿pero qué significa esto de la movilidad diferenciada.?

Para Díaz “Los desplazamientos fuera del barrio, los patrones masculino y femenino difieren, especialmente en los dos extremos de la escala de posibles respuestas. La menor frecuencia de los desplazamientos diarios en la mujer demuestra que una gran parte de las actividades cotidianas más características de su rol reproductivo como las compras diarias, acompañar a los hijos al colegio se realizan en un espacio relativamente reducido. Este hecho puede explicar que el número de mujeres que apenas salen de su barrio es el doble prácticamente al de hombres con similar comportamiento. El hombre, quien,

por otro lado, reparte una importante proporción de sus desplazamientos exclusivamente entre el ocio y el trabajo fuera de casa.” (Diaz, 1989:219).

Por su parte Hanson y Pratt (1995), mencionan los distintos roles que se atribuyen a mujeres y hombres ya que implican tener modelos de movilidad distintos. Mientras ellas realizan frecuentemente desplazamientos próximos, y utilizan más el ir caminando y los transportes colectivos, ellos por su parte su rutina es el viajar más lejos, utilizan el transporte privado y sus motivos están más relacionados con la esfera laboral.

A partir de las características específicas de movilidad de las mujeres, la geografía se ha ocupado de estudiar el uso distinto del territorio que ello supone, operando, por tanto, en espacios más reducidos y limitando sus posibilidades de beneficiarse de los derechos básicos y universales. (Hanson y Pratt, 1995 citados en Miralles y Cebollada, 2009)

Es entonces que surge la limitación para el libre derecho de viajar y disfrutar de la movilidad libre y segura para todas las mujeres. Pero ¿Sólo por las actividades que se desempeña en el rol domestico es que se les ha encasillado a las mujeres, y se ha ido marcando la diferencia entre las actividades entre hombres y mujeres? Es decir, en contraste con las actividades del hombre sólo la mujer se ha manifestado en este aspecto de actividades domésticas como el único factor diferenciador entre hombres y mujeres. Las actividades de las mujeres no sólo suelen verse distinguidas al hogar, pues la mujer realiza actividades relacionadas con la educación, trabajo, y ocio, entre otras.

“Las mujeres merman su posibilidad de acceso a otras actividades (estudio, cultura, ocio, cuidado personal, deporte, amistad) trabajen o no, y más aún si lo hacen. Y la movilidad

es un mediador para la realización de todas ellas. Por lo que, a mayor necesidad y dificultad de movilidad, menor oportunidad de acceso” (Gutiérrez y Reyes, 2017:149)

3.2 Configurando la Movilidad de las Mujeres Mexiquenses

El acceso a una movilidad de acuerdo con sus necesidades primordiales, se ven diferenciadas desde las distintas actividades y con el fin que se realice. Puesto que, las relaciones sociales se ven marcadas en las necesidades particulares de cada individuo.

Los desplazamientos cotidianos particularmente en el municipio de Ecatepec, han sido evaluados por distintas necesidades de la población mexiquense. Actualmente, existe un transporte exclusivo dentro del Mexibús denominado “Transporte rosa” el cual es de uso exclusivo para las mujeres, donde sólo un porcentaje de la población femenina se ha visto beneficiada, ya que esta es una modalidad que permite acceder a una movilidad libre y segura. Considerando el peligro que envuelve a un municipio considerado violento por distintos delitos que acontecen en sus calles y en su transporte público.

El gobierno del Estado de México, con el entonces gobernador en turno, y actual presidente de la Republica Enrique Peña Nieto, creó el proyecto de Mexibús iniciado en el año 2010 con el objetivo de ofrecer un transporte seguro para la población mexiquense.

Ya que para el tiempo de su mandato había incrementado la violencia de género, señalando según la Secretaría de Transporte que el 42 % de las mujeres son agredidas físicamente en el transporte público y el 86% son agredidas de forma verbal, es así como en noviembre del 2012 se puso en operación el transporte rosa.

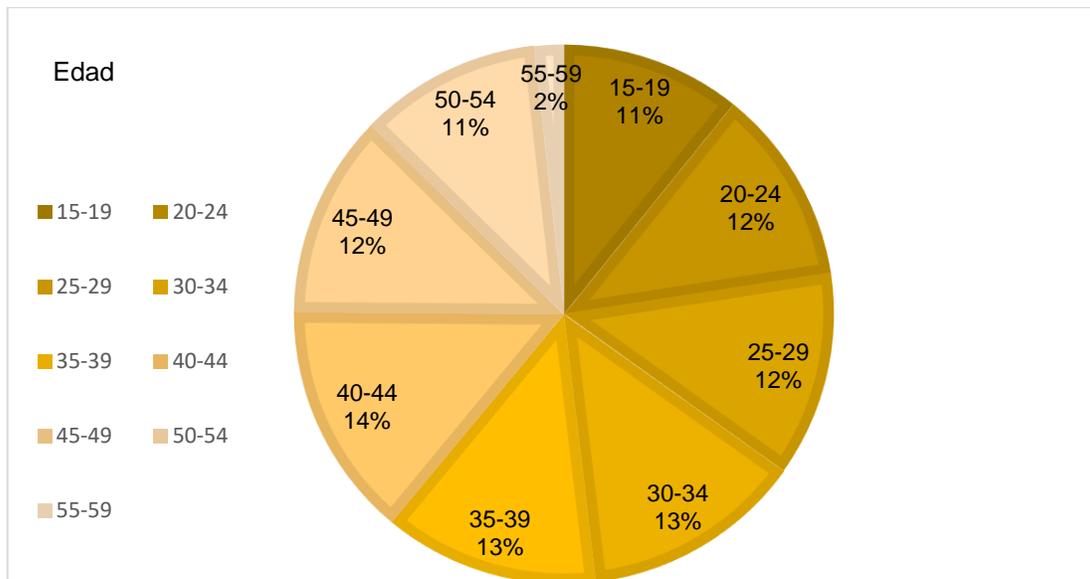
El transporte rosa ofrece seguridad, rapidez y eficiencia a todas sus usuarias, siendo un transporte exclusivo para mujeres en la modalidad de Transporte Masivo en el Estado de México. El servicio se presta únicamente a personas del sexo femenino, acompañadas de menores de 12 años y adultos mayores sin importar el sexo.

El transporte rosa cuenta con una ruta de 17 kilómetros, la cual comienza su recorrido en Ciudad Azteca en Ecatepec hasta Ojo de agua en Tecámac. Es un servicio exprés con dos terminales y siete estaciones intermedias, presta servicio de lunes a domingo de las 05:40 a las 21:30 horas, cada ocho minutos sale un autobús realizando su recorrido en un lapso de 28 minutos para brindar mayor seguridad a las mujeres que hagan uso de estos autobuses, se cuenta con un sistema de videovigilancia, así como un módulo de denuncia exprés que fue inaugurado en la estación Central de Abastos. El transporte rosa en la actualidad beneficia a 45 mil usuarias de 22 municipios del Estado de México y el Estado de Hidalgo.

Sin embargo, depende del contexto económico, social y particularmente de las necesidades de las usuarias si en relación con el transporte rosa beneficia y cumple la expectativa de movilidad dentro de las principales necesidades que surgen al utilizarlo en sus vivencias cotidianas.

Siguiendo las líneas de investigación se analizaron las encuestas Origen Destino 2017, donde las representaciones de las mujeres que utilizan con mayor frecuencia el Mexibús son las siguientes:

Gráfica 6 Mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús.

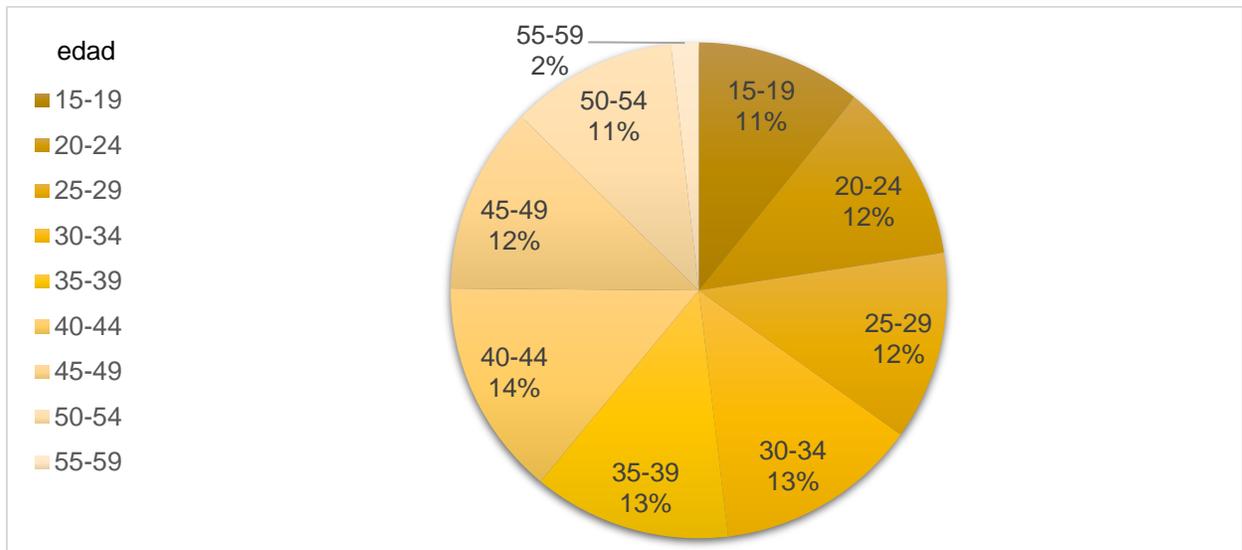


Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta origen destino 2017.

La anterior grafica representa la proporción de las mujeres usuarias del transporte Mexibús exclusivo rosa, se puede observar que las mujeres en el rango de los 40 a 44 años son quienes más utilizan el transporte seguido de las mujeres de 30 a 39 años, en menor proporción son las mujeres de 55 años y más con el 2% de asistencia al transporte rosa.

Las siguientes graficas nos muestran el rango en grupos quinquenales de edad las usuarias habituales del Mexibús. Los cuales representan que las mujeres de edad de 40 a 44 años utilizan con mayor frecuencia el Mexibús, seguidos de las usuarias de 30 a 39 años que se visualizan en un mismo nivel con un porcentaje de 13% con mayor número de viajes en el Mexibús encontramos a una porción de mujeres jóvenes de 20 a 29 años. Y con una proporción menor es la edad de 51 años quien no viaja con mucha frecuencia en el Mexibús.

Gráfica 7 Proporción de mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús en la semana.



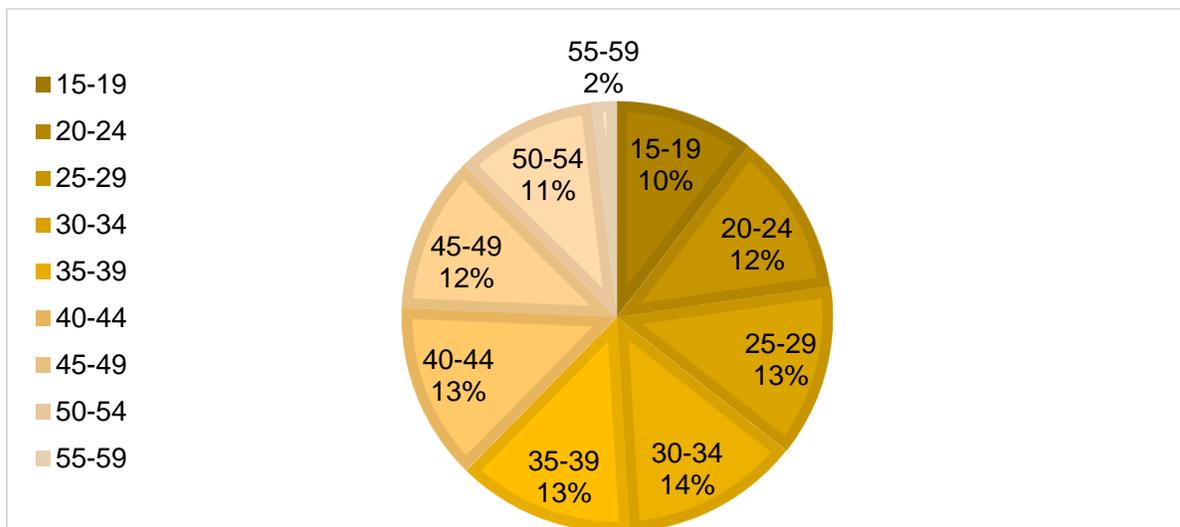
Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta origen destino 2017.

La siguiente grafica muestra los porcentajes de mujeres que utilizan el Mexibús durante los fines de semana, lo cual se puede apreciar la variación de edades quienes utilizan el transporte público.

Las mujeres usuarias que utilizan el transporte público el fin de semana entre 30 y 34 años principalmente, realizan una mayor cantidad de viajes durante los fines de semana dando un porcentaje de 14% mientras que las mujeres de 25-29, 35-39 y 40-44 años tienen el 13% de viajes realizados el fin de semana, en menor cantidad de viajes estan las usuarias de 20-24 y 45y 49 años con un porcentaje de 12%.

Las usuarias de 50-54 años para las mujeres de 15-19 sus viajes se reflejan en un 10% mientras que las de menor viajes realizados, son las mujeres de 55-59 años reflejados en un 2% de uso en fin de semana.

Gráfica 8 Proporción de mujeres de 15 años a 55 años que utilizan el Mexibús en fin de semana



Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta Origen Destino 2017.

De acuerdo con la información tabulada por INEGI, la distribución por propósito de destinos se encuentra en primer punto el ir al trabajo con un 93.9% seguido de estudiar con un 62.0% en un tercer lugar a las compras de bienes y servicios y en último lugar está el propósito de viaje por realizar un trámite con un 3.7%.

Tabla 3 Distribución porcentual de viajes realizados entre semana por un lugar distinto según el propósito del viaje principal y secundario.

Propósito del viaje				
Destino del viaje	1er propósito	%	2do propósito	%
Escuela	Ir a estudiar	62.0	Llevar o recoger a alguien	30.5
Oficina	Ir al trabajo	93.9	Hacer un tramite	3.7

Comercio, mercado, tienda o centro comercial	Ir de compras (bienes y servicios)	52.6	Ir al trabajo	42.1
--	------------------------------------	------	---------------	------

Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta origen destino 2017.

Según la información de la Encuesta Origen Destino aplicada en el año 2017, la hora matutina cumple un mayor porcentaje en cuanto a viajes son más demandantes, seguido de la hora vespertina que indica el 8.0% de demanda por viaje, la hora menos concurrida es al medio día con un porcentaje de 6.8%

Tabla 4. Total de viajes y su distribución porcentual por hora de máxima demanda de inicio del viaje 2017

Encuesta Origen Destino 2017		
Hora de inicio	Millones de viajes	%
Total	23.41	100
En hora matutina	2.75	11.7
En hora de medio día	1.59	6.8
En hora vespertina	1.86	8.0
En hora	17.21	75.5

Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta origen destino 2017.

“Los individuos, haciendo ver qué características como el sexo, la edad o el nivel socioeconómico de las personas pueden condicionar sus experiencias, problemas o comportamiento espacial. Se demuestra, en concreto, que no todos los grupos de población resultan tener las mismas pautas de movilidad, debido a posibles

limitaciones temporales, físicas, económicas o funcionales “(Sabaté,1986 citado en Díaz, 1989:221)

A través de la entrevista aplicada a las usuarias del Mexibús, se pretendía descubrir como primer punto, el propósito de viaje, así, en su relato se indagaría las principales causas de está, el tiempo estimado de viaje y algunos detalles de sus prácticas espaciales en sus movilidades cotidianas, analizando algunas entrevistas mencionaron lo siguiente:

Principalmente lo ocupo para ir a la escuela, en un horario de 6:00 am a 6:30 pm, de lunes a viernes y así de manera rápida veo si hay más hombres que mujeres en las personas que están esperando, entonces dependiendo de eso veo, si voy a poder conseguir un lugar o no [...] no estaba enterada de que hacía eso pero ahora que lo pienso creo que si veo más mujeres es probable que me pueda ir sentada, cuando veo más hombres, no porque pues porque no hay mucha caballerosidad no... entonces cuando veo que me voy a ir parada busco una esquina donde me pueda sostener cuando voy sentada pues ya me siento, pues creo no es que evite a las personas pero que cada quien va en su onda, sólo me paro y voy mirando hacia enfrente. Es incomodo cruzar miradas.
(Verónica 22 años, estudiante)

Por economía y celeridad de llegar a mi trabajo, lo ocupo de un horario de 6:00 am a 7:00 pm. Que es cuando ya vengo de regreso del trabajo, mi recorrido es cansado agotado, agobiante, debido a que hay un cumulo de gente que se dirigía a su trabajo y que colapsa las vías de transporte. (Sandra 34 años, abogada)

Para irme a la escuela llego a la estación y espero el Mexibús, el que pase por que en las mañanas siempre vienen todos llenos, preparo mis cosas porque nunca falta quien quiera robar, y me preparo para la batalla, acomodo mi mochila y trato de entrar donde están más mujeres por si me toca estar cerca de alguien, me agarro bien del tubo traigo mis audiófonos y cierro los ojos(...) en realidad lo único que pienso es en no llegar tarde.(Andrea 15 años, estudiante)

Para transportarme a la escuela y trabajo, lo uso entre las 3:00 a las 9:00 de la noche a veces me ha tocado de 7:00 de la mañana a las diez de la noche. Es rotativo los 5 días a la semana (...) Pues si de lunes a viernes son recorridos lentos me tardo más de lo adecuado, son tranquilos no son horas tan pico por decirlo así, sólo en las mañanas que me ha tocado son horarios que vienen llenísimos que no puedes subirte al primero que pasa, tienes que esperarte. (Brianda 27 años, estudiante)

Las mujeres mexiquenses, comienzan el recorrido desde temprano, el horario del transporte rosa comienza a las 5:30 a.m. a 21:30 p.m. con estaciones menos extensas que el mixto, pues el transporte rosa sólo tiene la modalidad de exprés ya que no pasa por todas las estaciones, es por eso que muchas mujeres suelen transportarse en el mixto puesto que si no tendrían que regresarse unas estaciones para tomar el transporte rosa, al usar el transporte mixto, se ven obligadas a mantener un comportamiento distinto al que suelen utilizar cuando van en la modalidad exclusivo para mujeres, surge un ambiente cómodo cuando se viaja con personas de tu mismo género, pero se suscita todo contrario pasa

cuando las mujeres viajan con hombres, pues el simple roce del otro sujeto activa de inmediato un mecanismo de defensa de un territorio personal.

La movilidad cotidiana une lugares en el territorio dibujando una gráfica sobre las redes. Esta gráfica varía conforme al sentido o significado con el que se encadenan los lugares. Hay dos tipos de encadenamientos estudiados. Uno, el más conocido, es el de los viajes realizados por una persona a lo largo del día. Otro, el de los viajes realizados por varias personas vinculadas entre sí. (Gutiérrez, 2010).

La afluencia de muchas usuarias es en el horario matutino de 6:30 a 8:30 am, en el horario de la mañana el recorrido comienza desde Ojo de agua a Ciudad Azteca, ya que este transporte es la conexión al Sistema de Transporte Colectivo Metro a través de la estación Ciudad Azteca perteneciente a la línea B. Considerado como el punto de inicio para generar su movilidad y realizar las actividades cotidianas, en la escuela y centros de trabajo principalmente.

Por tanto, sus rutinas se pueden distinguir a prisa, y con poca tolerancia a las personas. Del lado contrario, es decir el flujo que va de Ciudad Azteca a la estación Ojo de agua, es notoria la baja afluencia de pasajeros en el horario matutino, ya que las estaciones con alta demanda por las mañanas suelen ser las estaciones de zona escolar como lo son UNITEC, Vocacional 3, el Hospital, y terminal central de abastos. Con un mayor número de descenso de usuarias.

En turno vespertino de 5:00 pm a 8:00 pm donde el mayor número de usuarias localizadas está en Ciudad Azteca, así como las estaciones de descenso en unidades en primer lugar

escuelas, como son la estación UNITEC, Universidad Tecnológica de México, Colegio de



Ilustración 2 Estación Ciudad Azteca

Bachilleres plantel # 19, Vocacional 3 donde se localiza el Instituto Politécnico Nacional y en el cual las usuarias representan menores rangos de edad.

Posteriormente, siguen las estaciones Primero de Mayo, Las Américas, Central de Abasto y Ojo de Agua son las estaciones que registran el mayor número de descensos de usuarias. Las estaciones con menor descenso de usuarias son aquellas ubicadas en las

zonas habitacionales.

Se identificaron las estaciones con mayor afluencia de usuarios como lo son, Ciudad Azteca, UNITEC, vocacional 3, las Américas, Hospital General de Ecatepec, Terminal central de Abastos, terminal Ojo de Agua.

El mayor número de pasajeros descienden del transporte que concurren a centros comerciales, escuelas, hospitales y unidades habitacionales, así como para compras al mayoreo y realizar el transbordo a la línea 2 del Mexibús.

De acuerdo con los horarios en el que hay menos afluencia de pasajeros, es en el horario de 9:00 am a 2:00 pm posteriormente llega a tener más gente de 3:00 pm a 7:00 pm y una menor cantidad en la noche 9:00 pm a 11:00 pm. Los horarios del transporte exclusivo rosa, son simplemente reducidos a un horario y a un número de estaciones por lo que muchas mujeres acuden al servicio expés, situación que las hace convivir con hombres.

Se pueden identificar diferencias dentro del transporte mixto¹, también se puede visualizar un grado de separación muy marcado dentro de hombres y mujeres, las posturas que adoptan y las formas en las que se localizan la mayoría de las mujeres en el transporte mixto es en la zona centro. De acuerdo con la observación realizada, se puede notar las diferencias entre los dos transportes y las preferencias de las usuarias al utilizar el transporte rosa durante su traslado, sobre todo en horario de salida o entrada de escuela y oficinas a la Ciudad de México y Área Metropolitana.

De acuerdo con Gutiérrez, “La movilidad de un grupo social puede ser caracterizada y dimensionada conforme a distintos aspectos relativos al viaje: según la cantidad de viajes (si es mucha o poca), el área de cobertura de los viajes (si es amplia o restringida), el esfuerzo de viaje (si es difícil o fácil), las amenazas de realización del viaje (si es más o menos vulnerable), la satisfacción de deseos o necesidades de viaje (si está más o menos satisfecha).” (Gutiérrez, 2012^a:70).

Sin embargo, los cambios de movilidad surgen en la noche, cuando las líneas se encuentran con un menor número de pasajeras principalmente, y los Mexibús mixtos son menos utilizados por las pasajeras principalmente, en este horario, es notoria la segregación, pero

radica un problema, es el horario menos extenso en el transporte rosa, ya que es menos amplio que el mixto.

Considerando que la movilidad de las mujeres mexiquenses comienza desde muy temprano en horas pico, con ello las actividades diarias como la escuela, las compras en el mercado, las consultas médicas y las jornadas laborales, fungen como los principales propósitos de la movilidad en las usuarias, por lo cual surge la necesidad de que las mujeres logren transportarse en el Mexibús, como medio principal de transporte ya que se caracteriza la rapidez, eficiencia y la reducción de un gasto económico por los traslados tan amplios que logran emplear las usuarias, ya que este transporte logra reducir el tiempo de traslado a su origen- destino.

Los inconvenientes que agobian más a las usuarias son el retraso de los autobuses del transporte rosa, y las estaciones que no llegan a toda la línea, muchas usuarias logran elegir el servicio mixto ya que la llegada para brindar el servicio es mucho menos tardío que el transporte rosa, es por eso que muchas veces llegan a cambiar de sistema de autobuses, sin embargo, otro problema notorio son las pocas máquinas para recargar saldo provocando un retraso considerable de tiempo en el aborde al sistema de transporte público, por lo cual, los pocos camiones en el transporte rosa son mucho menores a los del servicio mixto, sin embargo el retrasado de ellos aumenta la demanda de este servicio en la población femenina.

Otra dificultad que se presenta es la ausencia de camiones, ya que es mucha la demanda de usuarias las cuales tienen que optar por usar el transporte mixto, dado que tardan en pasar más de 15 minutos, lo cual repercute en la hora de salida y llegada a su destino u origen.

Sin embargo, no dejemos atrás las dificultades que se presentan dentro del transporte público, que son la poca empatía con los infantes en ofrecer un asiento, o personas de la tercera edad que son vulnerables, sin embargo, las usuarias tienen la preocupación por resguardar su integridad, así como la protección de sus pertenencias.

Considerando lo anterior, las entrevistadas manifestaron algunas dificultades que se han presentado en su proceso de movilidad cotidiana en el Mexibús.

Cuando tomo el Mexibús que viene ya muy lleno y tengo que luchar por meterme, en mi estación no está el rosa entonces me voy con todos. (Alma 31 años, ingeniera)

Las condiciones del transporte no son las adecuadas ya que si viajas con niños pues te tienes que pelear por un lugar, muchas mujeres no seden el asiento tampoco hombres, yo creo más que el problema en las instalaciones es la cultura en general. (Nayeli 32 años, ingeniera)

Problemas en que cargo maletas para los niños y es pesado si voy sola, cuidar a los niños y cargar las maletas sobre todo porque hay que tener cuidado de quien va a tu lado. (Elisa 29 años, ama de casa)

Pues... am.... he llegado al paradero pues traer la tarjeta rota, tener que pedir a la gente que no quiere pasar a los demás, que hay muchas filas no [...] para recargar la tarjeta que pierda mi dinero en el torniquete este [...] esperar mucho tiempo a que pase el exprés o el rosa y pues los empujones. (Verónica 22 años, estudiante)

He llegado a tener problemas en que no tengo recarga en mi tarjeta, o que no pasa el transporte rápido, me da miedo irme con muchos hombres pero que le hago tengo que llegar a la escuela, es el único transporte que me deja. (Andrea 15 años, estudiante)

La infraestructura del Mexibús no está acondicionado, ya que las estaciones no cuentan con un servicio de vigilancia dentro de los autobuses, sólo cuentan con un guardia de vigilancia para el mobiliario y, la recarga de tarjetas mismos que no están instruidos para alguna complicación u orientación del servicio, puesto que muchos de ellos no cumplen más de 30 años de edad, la ineficiencia de acuerdo a la vigilancia, se nota en la observación etnográfica realizada de un periodo de 16 de febrero a 16 de marzo del 2018, donde los días fueron rotativos al igual que los horarios, para poder llegar a descifrar los movimientos de traslado, así como los movimientos internos del servicio de transporte público.

Los equipamientos con los que cuenta el Mexibús dentro de sus instalaciones, se encuentra el módulo de atención a usuarios donde personas en su mayoría del sexo femenino son quienes prestan el servicio, sin embargo, al ser abordadas con alguna cuestión de insatisfacción en el servicio no cuentan con la información adecuada para servir al momento, pues sólo te anotan en una lista y llaman a su jefe en turno para posteriormente ofrecer una respuesta a tu necesidad o afectación.

Existen módulos sin personal, las maquinas se encuentran localizadas en la salida de las estaciones, algunas de ellas no funcionan correctamente y otros dispositivos más de recarga operan de manera lenta.

La estación de Ciudad Azteca que es donde se aborda y el inicio del Mexibús, cuenta con 5 cajas de recargas para tarjetas, un número mayor de torniquetes, pero la seguridad dentro del Mexibús es inexistente.

Considerando los hallazgos de la etnografía, se puede deducir que el sistema de transporte Mexibús en las mujeres mexiquenses, no cubre la demanda total de las usuarias ya que los horarios que maneja son menos extensos, en primer lugar, seguido que los camiones cuyo parque vehicular o número de la flotilla es reducida. En cuanto al tiempo es menor el horario de servicio en el transporte rosa ya que a las 9:30 pm deja de dar servicio.

En cuanto a la comodidad y rapidez, destaca más la rapidez por los carriles confinados, sin embargo, en ocasiones estos carriles son ocupados por las manifestaciones en la vía pública o bien por embotellamiento causado por los carros particulares y el transporte público ocasionando el retraso del Mexibús.

Es así que el poder contar con un transporte de uso exclusivo, ha llegado ser un gran aporte en la cotidianidad de las mujeres mexiquenses, aunque siga sin ofrecer una cobertura a todas las usuarias, que demandan un transporte masivo de calidad el cual ofrezca seguridad y tranquilidad en todos sus viajes.

3.3 El transporte Exclusivo

Para Gutiérrez, “La movilidad es una herramienta para articular el territorio y también para su (re)composición y la de los espacios de vida. Esto incumbe a la conectividad asociada a la materialidad y también a la sociabilidad, asociada a la cohesión, la integración y la identidad. Así concebida, la movilidad es resultante de la distribución territorial de

infraestructuras y servicios de transporte, tanto como de aspectos personales enmarcados en lo familiar, vecinal, y social.” (Gutiérrez, 2010:8)

Sin embargo, la movilidad para las mujeres no sólo es de preferencia exclusiva, muchas de ellas por su ubicación, no logran disfrutar de un uso especial en el transporte público como lo es el Mexibús rosa, ya que las estaciones son limitadas en cuanto a usos y horarios. Las estaciones se encuentran limitadas en cuanto al uso del transporte rosa, ya que no cuenta con bajadas en toda la línea y eso restringe a un importante sector que demanda el servicio exclusivo.

De acuerdo a la etnografía aplicada, se pudo notar que las cuestiones en el transporte rosa pueden ser un poco más complejas dado que las mujeres se consideran en igualdad de condiciones y por querer ganar un lugar manifiestan un comportamiento agresivo con empujones, golpes y expresiones altisonantes dentro de los vagones del transporte exclusivo rosa, lo cual genera estrés entre las usuarias, pues la celeridad social en las que todas las usuarias son participes, llegan a causar un ambiente hostil



Ilustración 3 Lugar seguro

y ríspido entre ellas, sin embargo, el ambiente puede ser neutral después de que cada usuaria toma su lugar de preferencia y es entonces que se torna un espacio tranquilo y menos tenso.

También las rivalidades territoriales surgen con la toma de lugares y posiciones más convenientes para cada mujer, la posición, los objetos voluminosos, la impaciencia, y la prisa con la que viajan las usuarias, modifican los comportamientos con las otras mujeres. Paradójicamente, el transporte rosa se ha convertido en un lugar de encuentros agresivos, pues el respeto por los infantes, personas discapacitadas o bien ancianos pasan a un segundo término, dado que ese transporte es también exclusivo de ellos.

De acuerdo con las entrevistas las usuarias comentaron lo siguiente:

En realidad, lo veo como uno exclusivo para mujeres, depende la hora en que se tome hay mucha gente, hay veces que no puedes ni pasar, pero hay horas en que vienen los asientos libres (...) entonces depende en que horario lo utilices; hay veces que tarda mucho en pasar. (Lizbeth 19 años, trabajadora en tienda de abarrotes)

El espacio con el que cuentas es muy estrecho entonces a veces no puedes empujar o evitar que te empujen y por eso como lo comentaba antes es bueno que haya un diferenciado favoreciendo a las mujeres a que haya un transporte de mujeres, creo que es un problema que no pasa tan seguido como el ordinario o exprés por los tiempos estas obligada a tomar los otros. (Verónica 22 años., estudiante)

Si uno por mi estatura es muy baja no me permite competir por un lugar en el lado de los hombres mismo que erróneamente piensan que al existir transporte exclusivo de mujeres invades su espacio y llegan a ser poco

considerados. Y te avientan te empujan es incómodo que se te re peguen.

(Sandra 34 años, abogada)

Te diría que, por mayor seguridad, pero ya ni en el rosa vas segura, las mujeres por ganar un lugar luego se ponen muy agresivas. (Elisa 29 años, ama de casa)

De acuerdo con Hernández “un sujeto puede tener escasa capacidad para movilizarse, pero una adecuada accesibilidad por cercanía. O bien, puede estar muy cercano a diversos puntos de la ciudad, pero no al de frecuentación cotidiana o al que necesita llegar. Las mujeres transitan entre ambos casos, aunque los criterios se acentúan por factores socioeconómicos y culturales que agudizan desigualdades y exclusiones sociales.”
(Hernández, 2012 citado en Brevis, 2016:18)

Dentro de la movilidad cotidiana, cada vez es más difícil establecer una relación directa entre la distribución horaria y la cantidad de desplazamientos.

Factores como la vida laboral, las prácticas cotidianas, y la cantidad de actividades que realizan las mujeres en su tiempo libre, son algunas de las diferencias en la movilidad de hombres y mujeres.

Se pueden distinguir qué roles de género han marcado la diferencia, pero algunos de los aspectos que marcan las diferencias en la movilidad, los acosos sexuales de los cuales son víctimas las mujeres han logrado diferenciar sus formas de desplazamiento en la ciudad.

El convivir con personas de su mismo género o tener que implementar algunas normas de

seguridad para poder viajar dentro de los transportes públicos, han logrado hacer una partición dentro del mismo.

Considerando las líneas anteriores, la movilidad que se ha visto dividida logra marcar diferencias territoriales consiguiendo beneficiar a una minoría de población femenina.

Capítulo 4 Violencia en el Transporte Público

4.1 Aspectos Básicos Conceptuales de la Violencia Sexual

La violencia ha sido considerada como una práctica generalizada que agravia la integridad de los seres humanos, desde diferentes aspectos, que ocurre ya sea en la esfera pública como en la esfera privada.

También la violencia es una práctica que puede verse reflejada en una afectación diferenciada entre hombres y mujeres, mientras que la violencia de género ha sido considerada como un acto que daña y merma la integridad de cualquier persona contra su voluntad.

Según Rozas y Salazar, “En la literatura especializada se define a la violencia de género (o a la violencia basada en razones de género) como un tipo de violencia física o psicológica ejercida contra cualquier persona sobre la base de su sexo o género que impacta de manera negativa su identidad y bienestar social, físico o psicológico. “(Rozas y Salazar,2015:17)

Con la expresión ‘violencia de género’ se pretende significar aquella violencia que se desprende del hecho mismo de ser mujer o de ser hombre, y que se dirige hacia el otro. Aunque hay formas poco estudiadas sobre la violencia de la mujer hacia el hombre, la violencia más frecuente y multifacética es la del hombre contra la mujer. (Banchs, 1996)

Sin embargo, para García (2012), la relación y diferenciación entre los sexos no es un hecho “natural”, sino una interacción social construida y remodelada continuamente. Es una relación histórica, cambiante y dinámica. El género, por tanto, es una construcción social y cultural sostenida por instituciones sociales como la familia, la escuela y la iglesia, entre

otras. La violencia de género forma parte del conjunto de manifestaciones violentas de la sociedad y, por lo tanto, resulta útil observar y analizar cómo interactúan estas distintas manifestaciones. La violencia de género cumple un papel diferenciado y estructuralmente esencial en la reproducción de un sistema. (García, 2010 Citado en Román, et al., 2012)

Una de las múltiples formas que se representa la violencia como acto que denigra a mujeres y hombres por igual, es la violencia sexual. La cual ha sido marcada en actos que dañan y atentan contra integridad del sujeto. En la actualidad esta violencia sexual se ha visto reflejada mayormente en el género femenino.

De acuerdo con el protocolo de investigación de los delitos de violencia sexual contra las mujeres, desde la perspectiva de género de la procuraduría General de Justicia del Estado de México menciona lo siguiente:

“La violencia sexual se reconoce como una forma de dominio y poder sobre otra persona, a quien el agresor percibe como inferior u objeto sexual, es una forma de violencia que se ejerce principalmente contra las mujeres, las niñas y los niños. Por ello, la violencia sexual vulnera la libertad y el derecho a decidir de las personas sobre el ejercicio de su sexualidad, provocando daños graves a la salud física y mental de quienes son objeto de esta brutal violencia.”

Entonces la violencia sexual sufrida por mujeres, en casos de abuso que se puedan ejercer contra ellas aumenta el riesgo y los peligros latentes en la calle, pues las condiciones a las que son expuestas dentro del sistema social, han marcado la existencia de inseguridad en la vida comunitaria.

Garibi 2010 Señalan que “entre los espacios públicos en que las mujeres enfrentan mayor violencia está el transporte público, el cual es un ámbito poco estudiado y en el que ocurren delitos sexuales que no se denuncian. Ello representa un problema grave de discriminación que limita la seguridad, libertad de tránsito y movilidad de las mujeres en el espacio urbano, lo que afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo. “(Garibi, 2010 Citado en Dunckel, 2013)

Los tipos de violencia que se sufre en la esfera pública se han visto reflejadas en todos los grupos de edades en mujeres que salen a realizar sus actividades cotidianas, el resultado de efectuar esta movilidad ha dejado de ser un acto de libre tránsito, puesto que las condiciones a las que se ven sometidas las mujeres en el transporte público suelen ser agraviantes tanto física como verbalmente.

4.2 Tipos de Violencia Sexual en el Ámbito Comunitario

En la esfera urbana, el uso irrestricto del espacio público puede ser a la vez un lujo y una fuente de temor y miedo a la violencia. Dentro del derecho a la ciudad, satisfacer un derecho neutral al uso de espacios públicos no se toma en cuenta las relaciones patriarcales de poder y control que se producen en esos mismos espacios. Para las mujeres, existe un riesgo mucho mayor de violencia sexual que para los hombres y, como resultado de ello, tienden a evitar ciertas zonas que consideran peligrosas. Al hacerlo, Koskela (1999), observa que, al limitar su movilidad a causa del temor, las mujeres reproducen involuntariamente la dominación masculina sobre el espacio.

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2016), “La violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es de índole sexual, que va desde frases ofensivas de tipo sexual, acecho (la han seguido en la calle) y abuso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno).”

La violencia hacia las mujeres en el ámbito público se definió en la ENDIREH 2016 como:

“Violencia comunitaria figuran las agresiones públicas de carácter sexual hacia las mujeres, que pueden abarcar desde insultos y expresiones ofensivas hasta actos de violación. Los espacios pueden ser la calle, medios de transporte público, sitios de reunión y, en general, cualquier espacio común o la misma vivienda en donde habita la persona agredida.”

Conforme a la percepción etnográfica, la violencia sexual notada dentro del transporte público, son aquellas agresiones de carácter sexual manifestadas en las miradas que demuestran la lujuria o la carga sexual en los genitales, glúteos o senos son las que se puede notar a primera instancia, seguido así de palabras vulgares, piropos ofensivos, e intimidación sexual, manoseos y recargamientos, son otro tipo de violencia sexual identificadas dentro del Mexibús.

En ocasiones, desde una perspectiva misógina, dominante y transgresora del hombre sobre el cuerpo de la mujer, éste lo asume de forma peyorativa y tergiversada, como una imagen sugestiva y un mero objeto del deseo, que estará siempre disponible para saciar sus placeres sexuales, bajo la excusa de vestir de manera provocativa e inapropiada en un determinado espacio público, atribuyéndole la culpa a las mujeres por ejercer su legítima libertad de

vestir como ellas quieren. La violencia sexual tipificada como delito, se ha logrado evadir muchas veces por la falta de seriedad ante este abuso, el compromiso con las autoridades y la vergüenza que muchas mujeres suelen presentar ante una violencia de tipo sexual, dentro del transporte público, deja en completa impunidad a los infractores o victimarios.

Pues como lo mencionan las entrevistadas en las siguientes líneas:

Si el día que me paso estaba sola, y entonces un tipo se me acerco pensé que quería pasar al otro extremo del Mexibús, pero no fue así paso por detrás de mí y en eso el mexi se detuvo y él se inclinó demasiado a mí me agarro mi trasero y fue muy incómodo eso. En realidad, era muy temprano era la hora en que mucha gente sale a trabajar. (Verónica 22 años, estudiante)

Si mira a mi edad que le puedes ver a una mujer de 50 años, ni me visto escotado (...) normal, el hombre este, se subió a la estación olía aliento alcohólico y se acercó pues lo que hice fue proteger mi bolsa, mi dinero entonces él se fue juntando más a mí y yo no hice mucho pues venia lleno era hora pico, por la tarde(...) y comenzó a pegarse cuando ya te imaginas sentí el bulto yo me movía pero no se quitaba, cuando bajo un poco de gente lo mire feo, pero no lo encare ni pedí ayuda. en realidad, creo que eso está mal, pero tampoco sabía qué hacer con quien ir si el tipo se bajó una estación antes que yo. (Julieta 50 años, trabajadora de pan)

Claro un día iba al trabajo, por lo regular si me iba muy temprano para llegar rápido y bien, entonces suelo irme en los pasillos de en medio y un tipo quería

pasar primero por detrás de mí, pero yo no deje que pasara por que se le veía una mala intención entonces puse mi brazo muy duro para no permitir que se acercara me moví el lugar venia lleno, entonces como no deje que pasara lo mire fijamente y se movió, cuando el intenta bajarse del transporte mi mano estaba en la agarradera del asiento paso su miembro por mi mano y después se bajó (...) le grite viejo desgraciado y pues sólo volteo poca gente, en realidad no paso más, no denuncie iba al trabajo es como perder el tiempo porque los cuestionamientos de rutina de ley pues no creo que funcionen, y decidí irme al trabajo, sentí mucha frustración. (Nayeli 32 años, ingeniera)

Una vez venia en el mexipuerto y tenía que tomar el Mexibús, entonces percato que unos hombres me venían observando desde el metro y me cambie de lugar pues si ya era noche ya no había muchos en el metro porque yo me bajo en la última estación entonces veo que me observan y entre ellos mismo se ven (...) me muevo de lugar y ellos también pensé era mi paranoia subo las escaleras y efectivamente venían tras de mi comencé a sentir miedo y le marque a mi esposo le comenté lo que pasaba, y él me dijo que no me preocupara que si efectivamente venían tras de mi me indico que hacer (...) meterme a una tienda de autoservicio e ir por los pasillos, me dijo que los encarara pensé que con eso se iban a ir pero no fue así un sujeto se quedó afuera de la tienda y el otro iba tras de mi por los pasillos me acerque a un policía cuando vi que no se iban y le dije que esos sujetos me seguían el policía comenzó a bocear y el que estaba afuera se fue, ahí

no me tocaron no me hicieron nada pero si no voy alerta no sé qué me hubiera pasado la verdad sentí miedo por mi integridad. (Sandra 34 años, abogada)

La violencia contra las mujeres se ejerce también en la comunidad y puede ser perpetrada por cualquier persona, particularmente desconocidas, aunque no se descarta que puedan ser también familiares o conocidas. (Román, et al., 2012:315).

Las prácticas que efectúan los hombres dentro de este transporte público se ven proyectadas, sobre todo en la aglomeración de las personas a la entrada del transporte público o bien dentro del mismo.

Los comportamientos de los hombres con las mujeres, suelen generar un ambiente tenso ya que las miradas amenazadoras que provocan la intimidación de las pasajeras, es la mayor representación de violencia sexual seguido de aquellas prácticas de frotación en el cuerpo de las mujeres, así como el tocamiento sin autorización, las palabras y piropos vulgares fungen como principales indicadores de violencia sexual en el Mexibús.

Dentro del transporte, las empatías no se manifiestan tampoco, los apoyos morales de los usuarios, sólo se percibe una atmosfera de indiferencia. Sobre todo, si existe un exceso de usuarios en el transporte, pues como principal factor existe el beneficio individual, es decir la protección de uno mismo sin importar el de junto.

Otro factor que favorece las agresiones sexuales dentro del transporte es el valor que toman los agresores para cometer ilícitos aprovechando la situación de inseguridad en las instalaciones, bajo la ausencia de algún tipo de elemento de seguridad dentro del Mexibús.

Como argumenta Zermeño “La violencia sexual se convierte en un medio por el cual algunos hombres detentan y reproducen el poder que les confiere el ser hombres. En los espacios públicos se representa de manera constante situaciones violentas contra las mujeres a consecuencia del anonimato e impunidad que ofrecen, dentro de los espacios comunitarios en transporte público se ha configurado un escenario importante en el que se fraguan y reproducen estas relaciones asimétricas de género “(Zermeño, 2009:55)

4.3 Las Miradas Como Acoso

Las miradas como medio principal de contacto con las personas, forman una parte primordial de las expresiones en las relaciones sociales, pero hasta qué punto las miradas pueden ser consideradas como agresión contra una mujer puesto que es el primer contacto con los otros, sin transgredir el espacio físico, cuando es una mirada lasciva de deseo carnal, es ahí cuando entramos al terreno de la violencia sexual.

Miradas que reflejan un significado como objeto sexual, y realizar conductas invasivas al espacio corporal es en ese momento que se llega a manifestar la violencia sexual.

Lo menciona Falú y Segovia:

“No existe un estatus socioeconómico, edad o apariencia que predisponga a ser víctima: ser de sexo femenino constituye el principal factor de exposición al riesgo de una agresión sexual.”

Las violencias que vivencian las mujeres en la ciudad, hostigamiento verbal, invasión del espacio corporal en los transportes públicos, acoso y violación, sumados a otros delitos, como robos, arrebatos varios.

Constituyen una realidad cotidiana para ellas, que contrasta con su escasa repercusión social: naturalización y trivialización de la violencia, asociada a la impunidad de los agresores. (Falú y Segovia, 2009)

Como sostiene Braing, “las mujeres callan por temor a convertirse en víctimas por segunda vez. Silencios, tabúes, escándalos e impunidad son las formas de reacción frente a la violencia contra las mujeres que impiden que la violencia sexualizada contra ellas sea considerada un problema social. “(Braing, 2001 Citado en Falú y Segovia, 2009)

El contacto visual que se logra entablar en las agresiones sexuales, son sinónimo de sobrepasarse del espacio que se considera personal, pues trasgredir y visualizar al otro como un sujeto de poder y sobrepasar las barreras de interacción personal, como una norma de sana convivencia, es lo que se suscita todos los días en las instalaciones del Mexibús, ya sea en paraderos, en torniquetes o bien en el mismo anden.

Suele considerarse como un acto que no provoca mayor preocupación por la población masculina, pues incluso a las mujeres se les ha señalado por su forma de vestir, y las formas de comportamiento en la sociedad. Es así como los hombres justifican una insinuación y provocación por parte de las mujeres, logrando así aprovechar esos actos como justificación a ejercer violencia y quedar impunes.

Una gran parte de las usuarias, aun no logran maximizar que las miradas también ejercen una forma de violencia sexual, pues se ha normalizado este acto de acoso, sin que se llegue a un castigo por parte de la justicia local. Dado esto a las usuarias de les pregunto lo siguiente:

¿Consideras que las miradas son acoso? Ya que muchas mujeres suelen justificar la mirada, o simplemente evaden aquel acoso que logra intimidar a la mujer.

Considero que, si desde el momento en que una persona llámese hombre o mujer, fijan mucho tiempo en ti la mirada pretendiendo causar algún tipo de miedo e inseguridad. E invadir ese espacio íntimo. (Sandra 34 años, abogada)

Al decir que no es pretexto es como decir no te estoy tocando, pero pues con la mirada, como que inhibes a la otra persona entonces si molesta también. (Verónica 22 años, estudiante)

A veces un hombre se les llama libidinosos con la pura mirada te puede desnudar, una mirada fuerte que a te cohiben cuando se te quedan viendo de esa manera (Julieta 50 años, trabajadora de pan)

Claro hay miradas que llegan a ser lastimosas, con el grado de querer irte del lugar son esas personas que te ven y hasta sacan la lengua y haciendo señas obscenas te dan asco, repulsión que alguien pueda verte con tanto morbo. (Nayeli 32 años, ingeniera)

Sin embargo, las situaciones anteriormente relatadas por las entrevistadas nos dan un panorama sobre la violencia que surge en el transporte, sin necesidad de entablar algún acercamiento físico, basta con la mirada del sujeto a la mujer para trasgredir su espacio íntimo, ya que la mirada vuelve vulnerable a la mujer tratando de intimidar y dejar persuadir para un deseo involuntario y no mutuo. La primera mirada es el toque exacto de enfrentar algo más allá que pueda

culminar en una violación, un toqueteo sin consentimiento llega a ser suficiente para invadir tu espacio y violentar tu cuerpo por mínimo que sea, se ejerce violencia sexual desde que el sujeto ve a la mujer como objeto de deseo sexual.

Como señala Massolo, “La violencia hacia las mujeres no acaba en el mismo hecho violento, sino que sigue actuando a través de los sentimientos que atentan contra su autoestima y seguridad, al mismo tiempo que modifican su vida cotidiana, restringiendo sus movimientos en la ciudad y los espacios públicos, la participación política, cultural y en algunos casos hasta abandonan el trabajo o el estudio.” (Massolo, 2015:25).

Para Turner ” La percepción del cuerpo de las mujeres como un cuerpo para los demás y objeto de deseo, son la justificación y la percepción que está en el fondo de las agresiones sexuales que padecen las mujeres.” (Turner, 1989 Citado en Zermeño y Placido, 2009:53.).

4.4 Percepción de Inseguridad en el Transporte Público

Según Zermeño y Placido, mencionan que “la violencia sexual en el transporte es una situación que tiene como consecuencia inmediata que las mujeres sienta inseguridad y temor al utilizar con libertad este espacio, lo cual tiene, a su vez, repercusiones negativas en su movilidad, independencia y autonomía.” (Zermeño y Placido, 2009:58).

El comportamiento de las mujeres dentro del Mexibús junto con los pasajeros hombres, se torna un ambiente hostil, aumenta cuando comienza a oscurecer y la tensión comienza a darse, sobre todo por la noche, cuando el transporte rosa deja de dar servicio en la línea, generando en las mujeres una fobia por el lugar en donde transitan, surgen las medidas de seguridad que llegan a realizar las usuarias, pues considerando el peligro que corren al viajar solas suelen ser precavidas en el uso del transporte. El caminar más rápido en lugares con poca visibilidad, sujetar sus



Ilustración 4 Tomada de @Transmasivo

pertenencias con fuerza, voltear a todos lados, es algo que se percibe con las usuarias dentro de los vagones y en las estaciones.

Los movimientos que realizan, la vista dentro del sistema fijándose quien va dentro es un patrón que todas llegan a realizar al abordar el servicio.

“El miedo al delito se conceptualiza a través de la producción del espacio relacionada con la emoción y con el poder. Las características espaciales y sociales son vistas como dimensiones que mutuamente se modifican y afectan profundamente la naturaleza y la forma del miedo.” (Koskela, 2011:279)

Una de las preguntas que se aplicó en la entrevista para entender la percepción de inseguridad que es sufrida dentro de los vagones del Mexibus fue la siguiente:

¿Usted tiene miedo de ser agredida sexualmente al usar el transporte público?

Siempre hay miedo al ser agredida de muchas formas el miedo lo veo reflejado cuando ya no hay tanta gente y me voy quedando con puros hombres. (Brianda 27 años, estudiante)

Claro que hay un miedo latente a que te agredan en muchos sentidos en el transporte, en la calle, creo que la conciencia del otro. (...)Sobre todo en muchos hombres aún no existe, no, nos ven como iguales si no como objetos de satisfacción sexual. (Sandra34 años, abogada)

Sólo si mi horario se modifica y tengo que utilizar el transporte por la noche, es entonces cuando me empiezo a preocupar. (Nayeli 32 años, ingeniera)

Me siento insegura cuando veo personas sospechosas cuando veo que se me quedan viendo. algo fuera de lo rutinario comienzo a ver qué pasa a mi alrededor. (Lizbeth19 años, trabajadora en tienda de abarrotes)

Tengo miedo a ser agredida, claro está de todo tipo por hombres y mujeres dentro de transporte, y lo noto más cuando me comienzo a poner nerviosa de que se comienza a bajar la gente y me preocupa estar sola entre muchos hombres, creo que siempre hay uno que te genera desconfianza. (Alma 31 años, ingeniera.)

Para Koskela “El espacio se produce por relaciones de género, y reproducido a través de aquellas prácticas diarias en las que las mujeres no tienen o se no atreven a tener una opción sobre su propio comportamiento espacial. La violencia experimentada, la amenaza de violencia, acoso sexual, y otros acontecimientos que aumentan el sentido femenino de la vulnerabilidad refuerzan la dominación masculina sobre el espacio. Se puede argumentar que el miedo es una consecuencia del estado desigual femenino, pero simultáneamente esto contribuye en la perpetuación de desigualdades sexuales. Las coacciones espaciales en vidas femeninas son un reflejo de las relaciones de poder relacionadas con el género.” (Koskela, 2011:280).

Los principales factores que se han encontrado en la percepción de inseguridad dentro del transporte Mexibús, han sido la dificultad en el servicio exclusivo rosa, ya que el horario no coincide con las actividades de algunas mujeres que trabajan y su horario es extenso, otra dificultad que se ha cuestionado, es la falta de autobuses y las estaciones a las cuales sólo ofrece un servicio exclusivo y limitado, pues manifiestan que son pocas las estaciones que hacen descensos lo cual no cubre ni satisface la oferta de movilidad.

El siguiente factor que se puede considerar inseguro es el horario, y la falta de vigilancia en las estaciones y vagones por lo que muchas mujeres al utilizar el transporte mixto, se ven obligadas a viajar con acompañantes o bien modificar su recorrido y adoptar nuevas formas de traslado, incrementando sus gastos destinados al transporte y complicando los horarios de las mujeres usuarias.

“La combinación entre la violencia real, su percepción y la respuesta psicológica del miedo, lleva a la autocensura y a la reducción de la autonomía, lo que necesariamente

significa una disminución en el bienestar y en la calidad de vida de las mujeres. “(Falú y Segovia, 2009:23).

Analizando y comprendiendo las percepciones de las usuarias entrevistadas, entenderemos cómo es que ellas evalúan el transporte público Mexibús, es decir, si consideran que el transporte exclusivo cumple el servicio dedicado a mujeres en cuanto a horario, eficiencia por lo cual se define si cumple la movilidad cotidiana de las usuarias mexiquenses. Las entrevistadas mencionaron lo siguiente en respuesta a la siguiente pregunta.

¿Consideras que el transporte público es seguro para las mujeres, cumple con la función de que te puedas transportar en el sin sentirte agredida físicamente por hombres? ¿Por qué?

Si... bueno no del todo de algo a nada como dicen, pues algo no.? (...) pues porque siempre no te sientes cien por ciento segura nada te asegura sentirte como estar en tu casa vaya de alguna u otra forma lo aminora. En los trabajos hombres o mujeres salen tarde al parejo yo creo que no cumple relativamente tanto que no lo podemos ocupar todas en el tiempo que lo necesitamos. (Verónica 22 años, estudiante)

Es seguro en la medida que puede serlo es decir no te asaltan como tal, como si fuera una combi, pero creo que es como donde pueden encontrar objetivos de mujeres, pues hay miles de usuarias que van distraídas o muchas jovencitas que lo utilizan y pueden ser blanco fácil, es seguro en cuestión de asaltos y robos, pero no dejas de ser vulnerable para ser una víctima de algún delito contra las mujeres. (Nayeli 32 años, ingeniera)

No, porque la educación que traen los hombres aun es machista en México no porque el transporte no tenga el personal o las instalaciones para brindarte la seguridad. la actitud de las personas hace que sea un lugar inseguro. (Sandra 34 años, abogada)

Pues en todo transporte hay un riesgo creo que este no es el mejor pero tampoco es de los peores por lo menos va más gente para auxiliarte en un momento muy crítico. (Julieta 50 años, trabajadora de pan)

Nos menciona Massolo (2015), que el miedo cobra así relevancia en la experiencia de las mujeres. En este sentido, el miedo no es infundado, se basa en experiencias concretas de peligro de ellas u otras mujeres, y debe ser atendido por las políticas públicas y la planificación urbana. Cualquier situación de violencia sufrida por una mujer, impacta en el colectivo de mujeres como situación a la que están expuestas por pertenecer al mismo.

Por su parte Koskela (2011), menciona que las experiencias diarias que contribuyen a miedos femeninos, como el acoso sexual, a menudo son trivializadas. Sin embargo, los incidentes del acoso sexual en el espacio público, sirven para recordar a las mujeres del peligro sexual (Gardner, 1995). Como Paín (1991: 421), ha discutido, el acoso sexual ‘evoca el miedo del ataque sexual más severo por crear rutinariamente un estado de inseguridad e inquietud entre las mujeres’.

Por lo cual, las usuarias han percibido un transporte inseguro, que aún no cumplen con las funciones de movilidad que sus necesidades lo requieren. Pues a muchas mujeres se les

dificulta el horario o las estaciones no son las adecuadas para un uso exclusivo en su rutina diaria.

Los acontecimientos que sufren las usuarias en los transportes públicos, más allá de dejar una huella tangible, deja aquel temor al viajar con la preocupación de llegar con bien sin ser agredida sexualmente dentro de las instalaciones.

Pues el viaje de regreso a casa siempre se cuestiona por los múltiples acontecimientos que se pueden suscitar dentro del transporte público, la mujer aún sigue siendo sinónimo de vulnerabilidad en el acoso sexual.

La libertad de la mujer en el transporte, se ha visto fragmentada por los acontecimientos antes relatados, es entonces cuando algunas mujeres se cuestionan ¿cuándo ellos nos verán como iguales, ¿en qué momento se conseguirá la equidad en la ciudad para nosotras?

De acuerdo con Zermeño y Placido (2009), El miedo constituye un factor importante que limita la movilidad de las mujeres, sobre todo de aquellas que dependen del transporte público para sus desplazamientos.

Esta situación, representa un obstáculo importante hacia la equidad de género, pues afecta la capacidad de decisión y control de las mujeres respecto a su propia vida.

De esta forma, la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público además de ser una violación en si misma del derecho a una vida libre de violencia y el derecho de las mujeres a vivir la ciudad, tiene repercusiones en la dinámica de movilidad, en la calidad de vida, en las oportunidades de desarrollo profesional, social y laboral a las que pueden acceder en el ejercicio de otros derechos de las mujeres.

Capítulo 5 Estrategias de Resistencia

5.1 Estrategias Para Evitar Ser Violentadas Sexualmente

De acuerdo con Ortiz, “Los cuerpos juegan un papel esencial a la hora de configurar las experiencias de las personas en los lugares. Y la práctica de nuestros cuerpos (con su género, sus preferencias sexuales, sus habilidades físicas, su edad, su color o su etnicidad) es única y depende de los contextos específicos espaciales, temporales y culturales donde se sitúen. “(Landzelius, Michael, 2005; Bethan, 2006; Abrahamsson y Simpson, 2011 citados en Ortiz, 2012:118).

El cuerpo como casa íntima y el territorio íntimo que se define con el exterior a través de la piel como frontera inmediata, nos permite relacionarnos espacialmente con el entorno sujeto-espacio, de ahí se desprenden nuestras relaciones sociales, el cuerpo surge como el contacto directo y a través de los movimientos físicos que realizamos en la cotidianidad. La práctica del lenguaje corporal comunicativo, en defensa del territorio personal o la apropiación, es la relación que se muestra para expresar las relaciones con el otro.

Para Foucault, “El mantenimiento de nuestro cuerpo crea vínculos sociales, expresa relaciones sociales y las reafirma o las niega.” (Foucault, 1979 citado en Turner, 1989: 232).

Las restricciones espaciales marcan la distancia territorial del sujeto y están determinados por situaciones y acciones del espacio, del cual están viviendo las experiencias cotidianas, las mujeres usuarias del Mexibús, se enfrentan a una invasión territorial por otros usuarios en su espacio y apropiación dentro del Mexibús, esto implica que deban surgir algunos mecanismos de defensa y de resistencia para poder estipular la marcación al territorio

personal, utilizar el cuerpo como algún método de estrategia de resistencia para evitar alguna situación de violencia, en la que las usuarias se sientan dañadas físicamente ante otro usuario dentro de las instalaciones del transporte público.

Pero cómo es que surgen las estrategias espaciales de resistencia, concepto que no se ha estructurado por completo en las ciencias sociales. Para De Certeau, entiende como estrategia “al cálculo (o a la manipulación) de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y de poder.” (De Certeau, 1996:42.).

“La estrategia postula un lugar susceptible de ser circunscrito como algo propio y de ser la base donde administrar las relaciones con una exterioridad de metas o de amenazas.” (De Certeau, 1996:42.).

De Certeau nos indica tres puntos a considerar dentro de su postura de estrategias.

- 1.- Lo "propio" constituye una victoria del lugar sobre el tiempo.
- 2.- Un dominio de los lugares mediante la vista. A partir de un lugar desde donde la mirada transforma las fuerzas extrañas en objetos que se pueden observar y medir, controlar por tanto e "incluir" en su visión.
- 3.- Un tipo específico de conocimiento, el que sustenta y determina el poder de darse un lugar propio. (De Certeau 1996:42.)

De acuerdo con De Certeau, “Las estrategias son pues acciones que, gracias al principio de un lugar de poder (la propiedad de un lugar propio) elaboran lugares teóricos (sistemas y discursos totalizadores) capaces de articular un conjunto de lugares físicos donde se

reparten las fuerzas. Las estrategias combinan estos tres tipos de lugares, y tienden a dominar unos con otros. Privilegian pues las relaciones de lugares.” (De Certeau 1996:45.).

Las escalas espaciales surgen para la limitación y la defensa del territorio espacial, es ahí donde la escala personal toma fuerza para la protección del individuo, sin embargo, las estrategias son la manipulación y la distancia del cuerpo con otros.

De acuerdo con Lindón (2011), nos da dos dimensiones de las estrategias llamadas proxemia y distemia las cuales se distinguen por las dimensiones espaciales.

La primera dimensión espacial nos indica que:

“Esta estrategia práctica se relaciona con el saber hacer espacial práctico espacial, que está anclado en el cuerpo. Este conocimiento práctico espacial corporizado le permite al sujeto resolver problemas cotidianos.” (Lindón,2011: 20).

“Se trata de cercanía con los otros, que pueden ser conocidos o desconocidos individualmente, aunque resultan cercanos, semejantes, con quienes tácitamente se comparte esa forma de territorialidad y también diversas prácticas frecuentes en el lugar, así como problemas y ventajas colectivamente reconocidos como tales.” (Lindón,2011:21).

Por lo cual, las usuarias llegan a manejar sus cuerpos como una barrera y un arma con la cual ellas puedan apropiarse de un lugar y conduzcan su cuerpo, de tal forma que lleguen a poder manipular la distancia con los demás sujetos, es por eso por lo que Lindón menciona la segunda dimensión estratégica como las diastémicas, las cuales buscan el alejamiento corporal, social y territorial de lo cotidiano. (Lindón; 2011).

Considerando la revisión etnográfica, se pudo observar que en los recorridos de usuarias, las formas en que evitan ser violentadas sexualmente principalmente por hombres, es tomar aquel transporte rosa, para evitar el contacto con ellos, al utilizar el transporte rosa protegen su integridad física y emocional, parte fundamental de su confianza al sentir menos agresiones está la de utilizar el transporte Rosa.

Sin embargo, cuando los viajes se realizan en el servicio mixto el escenario cambia, pues las posiciones espaciales donde se sitúan las usuarias, suelen ser más estratégicamente seleccionadas pues prefieren ir sentadas, seguido de estar pegadas en alguna pared del Mexibús, en los pasillos de en medio, cerca del chofer o ir muy pegada de su acompañante.



A simple vista, se puede notar la colocación de la mochila en la parte trasera de su espalda, resguardarse tras las bolsas que traen, usar zapatos muy cómodos y en una bolsa donde suelen cargar otro par de zapatillas, se pudo notar que muchas usuarias realizan llamadas, informando en que estación van o dando señas de lugares que van pasando, en la noche es menos frecuente el uso de audífonos, se agrupan junto a otras mujeres y tratan de alejarse de donde se

Ilustración 5 Estrategia encuentra una mayor concentración de hombres. Sin embargo, se pudo notar que muchas mujeres les gustan

compartir lugar con otras mujeres, y surge una empatía en el lugar con otra compañera de viaje.

El espacio es reducido y ellas tratan de posicionarse de tal forma que su cuerpo no llegue a tener contacto con otras personas.

Como lo señala María Naredo “las mujeres ponen en práctica innumerables estrategias de autoprotección, que limitan gravemente sus libertades y autonomías personales.” (Naredo,1998 citada en Falú, 2009:30)

De acuerdo con las entrevistas aplicadas las usuarias comentaron las diversas estrategias empleadas dentro del Mexibús, nos mencionan lo siguiente:

Por lo regular procuro irme hasta enfrente ya que estoy ahí esperando el Mexibús siempre me fijo quien está a lado mío, atrás siempre me fijo (..) mi mochila es un arma porque siempre me cubre. Siempre trato de que me cubra, si traigo una bolsa de lado la pongo detrás de mi o en frente no dejo que se me acerquen los hombres, menos los señores creo que son las personas más propensas a hacer un ataque.

Siempre traigo mi cara de enojada traigo una cara de enojadísima porque creo que es también para ellos una barrera. (Alma 31 años, ingeniera.)

Uso mis brazos, creo que como nunca llevo otra cosa más que la mochila y pongo mis brazos. (los coloca en escuadra demostrándome así sus movimientos corporales) evitar que la persona se me pegue un poco eso es lo que he hecho

y me ha funcionado he dado unos cuantos codazos por ahí y ya sin problema.

(ríe). (Verónica 22 años, estudiante)

No vestirme ya sabes cómo llamar tanto la atención trato de vestirme muy normal

cuando voy sola caminar rápido siempre ir como a las esquinas no enfrente de

alguien. (Lizbeth 19 años, trabajadora de abarrotes)

La mirada, lo observo [...] soy violenta verbalmente. Y cargo un aparato que

emite un sonido fuerte para romper el tímpano. Mis zapatillas con tacón alto es

mi arma letal. (Sandra 34 años, abogada)

De acuerdo con las estrategias espaciales de resistencia empleadas por las usuarias, pueden aplicar la diastemia y la proxemia con los demás usuarios, es decir la utilización de su cuerpo como herramienta y lugares con estrategia de defensa ya que la convivencia en el transporte público, con otros individuos provoca relaciones algunas veces desfavorables, las implicaciones de estas estrategias son consecuencia de innumerables incidentes de violencia y agresiones sexuales.

De acuerdo con Lindón, “El arraigo es una relación directa entre el cuerpo y el lugar, que resulta del uso constante del lugar, con el consecuente acomodo corporal al lugar y con la carga de sentido que ello trae consigo. La apropiación le representa al sujeto el sentido de poseer un lugar propio y con un orden propio. Por ello, la apropiación es sobre todo de tipo emocional. Y el sentido de tener un lugar con un orden propio a su vez, les otorga seguridad frente a amenazas posibles. “(Lindón, 2011:25).

5.2 Modificaciones en la Movilidad de Mujeres Mexiquenses

Derivado de las violencias sexuales en el transporte público Mexibús, surge la aplicación de nuevas formas de movilidad, algunas usuarias han tenido que modificar las rutas de acceso al trabajo o vivienda, eso como consecuencia implica una alta demanda de tiempo en recorridos más amplios, y así aumentando la economía de usar otros transportes.

De acuerdo con la violencia sufrida por varias de las usuarias entrevistadas, se les pregunto que, si debido a estos acontecimientos ellas han tenido que modificar su movilidad, es decir, considerar algún tipo de transporte extra, un horario diferente ya que, con esto, el costo y el tiempo se ven modificados al ser más caros y de recorridos más prolongados.

Partiendo de la pregunta debido a los acontecimientos que sufriste has tenido que modificar la forma de transportarte. ¿Has tomado otras rutas, otros transportes para sentirte más segura? Así en la misma pregunta se aplicó:

¿Eso te ha llevado a modificar el costo de gasto económico, tus usos de horario, tu recorrido habitual?

¿Se ha tornado más peligroso cambiar de rutas, por no usar el Mexibús?

Por lo cual las usuarias argumentaron lo siguiente:

En realidad, es la más económica que puedo ocupar. No me conviene hacer otro gasto más y me hago más tiempo pues sólo serían las combis, y las siento un poco más inseguras en cuestión de asaltos. (Julieta 50 años, trabajadora de pan)

Si por mi seguridad no suelo traer la misma ruta no creo una cotidianidad creo varias rutas. (Sandra 34 años, abogada)

No es la única ruta que puedo utilizar, pero yo sólo ocupo esa porque siento que es la más segura hay otra, pero esa ruta es como hostil. (Verónica 22 años, estudiante)

Pues si he tomado alternativa, pero en cuestión cuando el transporte se tarda o hay problemas en el carril del Mexibús que es muy frecuente, pero si me ha tocado tomar otro transporte y lo percibo más inseguro. (Brianda 27 años, estudiante)

No porque es el único medio de transporte que me deja directo a mi trabajo.

(Roció 40 años, ama de casa y trabajadora)

Las mujeres suelen utilizar otro tipo de rutas para no generar una cotidianidad por seguridad, otras prefieren utilizar este medio de transporte ya que es el único que puede asegurar la llegada a sus destinos, la economía también es un asunto prioritario en las usuarias que satisface. Sin embargo, han logrado hacer una red de comunicaciones entre ellas se acompañan o suelen cuidarse unas a otras cuando el tiempo de traslado es nocturno.

De acuerdo con Falú, “El temor de las mujeres a transitar libremente por la ciudad produce una suerte de “extrañamiento” respecto del espacio en que circulan, al uso y disfrute del mismo. En tales circunstancias, algunas mujeres desarrollan estrategias individuales o colectivas que les permiten superar los obstáculos para usar las ciudades y participar de la vida social, laboral o política. En otros casos, simplemente se produce un proceso de

retramiento del espacio público, el cual se vive como amenazante, llegando incluso hasta el abandono de este, con el consiguiente empobrecimiento personal y social.” (Falú,2009:23)

5.3 Legislación y Políticas Públicas en la Movilidad de Mujeres Mexiquenses

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, tiene como objeto establecer la coordinación entre la Federación, las Entidades Federativas, el Distrito Federal y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable que fortalezca la soberanía y el régimen democrático establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Dicha ley, menciona los principios para el acceso de todas las mujeres a una vida libre de violencia, que deberán aplicarse a nivel estatal las cuales son:

1. La igualdad jurídica entre la mujer y el hombre
2. El respeto a la dignidad humana de las mujeres
3. La no discriminación
4. La libertad de las mujeres

La Anterior ley también aplica para el Estado de México, sin embargo, esta ley no genera alguna modificación que amplíe el panorama para el resguardo de la integridad de las ciudadanas mexiquenses dentro del transporte público.

Dentro de las líneas de acción a implementar emitidas en la gaceta No. 79 en Toluca de Lerdo, Méx., 20 de octubre de 2014 Tomo CXCVIII A:202/3/001102

Pretende incorporarse en los siguientes puntos:

4.6. Implementar el servicio de transporte público exclusivo para mujeres, Transporte Rosa, que cuenten con información publicitaria sobre las líneas SIN VIOLENCIA y TRATA DE PERSONAS.

4.11 Implementar dentro de los cursos de capacitación de operadores del transporte público el tema de igualdad de género.

Pero no existe protocolos de actuación dentro de los programas para erradicar la violencia contra la mujer en el Estado de México, un programa especializado como lo es el caso del Programa Interinstitucional “Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México” el cual está diseñado para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público, y mediante la agrupación de 11 dependencias del gobierno y una institución ciudadana, que son responsables de la seguridad, promoción de los derechos de las mujeres, desarrollo social, procuración de justicia, atención ciudadana y vigilancia ciudadana.

Por lo cual, el problema no ha sido valorado por las instituciones correspondientes, el máximo implemento que se ha logrado atender en el Estado de México es la alerta de género.

La cual se define como el conjunto de acciones gubernamentales de emergencia, para enfrentar y erradicar la violencia contra las mujeres en un territorio determinado, ya sea ejercida por individuos o por la propia comunidad.

La alerta de violencia de género contra las mujeres, tiene como objetivo garantizar la seguridad de éstas, la erradicación de violencia en su contra y eliminar las desigualdades producidas.

Dentro de la Ley nos menciona que la alerta de violencia de género contra las mujeres se emitirá cuando:

1. Los delitos del orden común contra la vida, la libertad, la integridad y la seguridad de las mujeres, perturben la paz social en un territorio determinado y la sociedad así lo reclame.
2. Exista un agravio comparado que impida el ejercicio pleno de los derechos humanos de las mujeres.
3. Los organismos de derechos humanos a nivel nacional o de las entidades federativas, los organismos de la sociedad civil y/o los organismos internacionales, así lo soliciten.

Sin embargo, no se han logrado aún concretar una serie de leyes o implementos específicos en las líneas de violencia contra las mujeres, pues los feminicidios en el Estado de México continúan siendo noticia.

Las rutas para las vías de movilidad de mujeres suelen ser mínimas, pues el único recurso que se implementó para una movilidad segura ha sido el Mexibús Rosa, de acuerdo con

esto, la perspectiva de violencia en el transporte público no se ha erradicado, ya que como se puede distinguir en la observación etnográfica, que se realizó dentro del transporte público Mexibús, no existe algún módulo de vigilancia contra la violencia de género dentro de las instalaciones, por lo tanto, se puede argumentar que son inexistentes ya que sólo se ubican algunos módulos de información, los cuales las mismas personas que atienden no saben mucho del tema.

Dentro de la observación realizada se cuestionó si existe el tipo de denuncias sobre índole sexual e indican que no es considerado un tema donde ellas puedan orientar, sin embargo, mencionan dentro de su información el módulo de denuncia exprés que se encuentra en Plaza las Américas, centro comercial que se ubica en la estación las Américas y sólo cuenta con un módulo de denuncia y servidor público en un horario reducido, el cual sólo notifica de alguna acción, si es que detuvieron al infractor o si hay pruebas del delito.

Considerando la entrevista con las usuarias para poder indagar, si ellas conocían alguna política pública sobre la violencia de género en el transporte, la pregunta que derivó las siguientes respuestas fue ¿Conoces algunas de las políticas públicas para viajar segura?, ¿Alguna vez has visto algún spot, o módulos de denuncias para violencia sexual dentro del servicio de transporte público Mexibús? Por lo cual respondieron lo siguiente:

No, ahora que lo mencionas jamás he visto algo similar. (Julieta, 50 años vendedora de pan y ama de casa)

No, sólo los módulos de información, pero si fuera buena idea implementarlos. (Nayeli 32 años, ingeniera)

No lamentablemente en este transporte no. (Sandra 34 años, abogada.)

No, jamás. (Verónica 22 años, estudiante.)

De acuerdo con Carrión (2008), “En el espacio privado, se ejerce la violencia hacia la mujer, pero, al convertirse la seguridad en un derecho, se produce el tránsito hacia el ámbito público; sin embargo, hay que afirmar que la violencia no se define por el lugar donde ocurre sino por las asimetrías de poder que existen entre los sexos, ejercidas de manera ubicua en el territorio.” (Carrión, 2008:125)

La violencia ejercida contra las mexiquenses en el espacio público como el transporte, se ha dejado de un lado, el manifestar algunas condiciones para propiciar una sana convivencia y relación con otros sujetos, pues la nula participación del gobierno en ejercer el derecho a una movilidad libre y segura ha quedado en un según plano.

Pues las consecuencias se ven reflejadas en los trayectos cotidianos que se desenvuelven en las prácticas diarias de las ciudadanas.

No se ha logrado llegar a un equilibrio entre las prácticas reguladas, por un sistema que logre consignar algún delito y logre reforzar la seguridad de las usuarias.

Por lo que a las usuarias del Mexibús, se les cuestionó si se sentían con seguridad de abordar el Mexibús rosa, por lo cual las consideraciones de ellas fueron las siguientes:

Cumple en cuestión de servicio, pero creo que no todo el Mexibús es para la mujer, pues no está aún horario amplio como el ordinario o no da bajadas

en todas, sin embargo, es funcional en cuestión de economía, pero no creo que sea igual en un recorrido de hombre y una mujer ya que los hombres son quizá un poco menos violentados en sus viajes. (Nayeli 32 años, ingeniera)

Pues si ayudado, pero no al cien ya que en el rosa ya hay un sobre cupo de mujeres entonces pues por tiempos y traslados es incómodo ir también entre tantas por lo que comento que se ponen agresivas y pues el tiempo que no recorre en el horario que ocupo yo realmente los viernes que suele ser los días que salgo temprano sólo ahí me puedo ir en ese. (Sandra 34 años, abogada)

Ayuda, pero no del todo ya que los horarios no son tan amplios y las estaciones son pocas donde recorre el rosa hay mujeres que salen más tarde de trabajar y debería de dar un poco más de horario. (Lizbeth 19 años, trabajadora en tienda de abarrotes)

No hay tantos Mexibús rosas que pasen en ese aspecto no cumple no hay tantos camiones y tarda demasiado y debería de llegar a todas las estaciones.... deberían de dividir las primeras puertas exclusivas para mujeres niños o personas con alguna discapacidad creo que sería una opción por qué no ha cumplido es que si las cosas funcionaran como deben de funcionar si pasara el Mexibús cada cierto tiempo. (Alma 31 años, ingeniera.)

La implementación de un transporte exclusivo para mujeres en el Estado de México, aún no ha llegado a tener tanto éxito como la implementación en las políticas de la Ciudad de México, ya que no ha logrado minimizar los impactos que generan los acosos callejeros en el transporte público y la violencia sexual surgida entre las usuarias.

Para llegar a una amplia libertad de movilidad en el Estado de México, es necesario crear alguna política, módulos y así la vigilancia dentro de los sistemas de transporte público, que llegue en un futuro no muy lejano a erradicar la violencia sexual en las mujeres mexiquenses.

Conclusiones

Como reflexiones finales, se desarrolla en primera instancia, las motivaciones que guiaron la elaboración de este trabajo, en relación con las usuarias del transporte Mexibús, puesto que los acontecimientos efectuados en los últimos años en el Estado de México, han alertado a la población femenina como población vulnerable de agresiones de tipo sexual en las calles y medios de transporte, llegando a enmarcar al municipio de Ecatepec como peligroso y con alerta de género, lo cual preocupa a mucha población dado que, con estos acontecimientos de violencia de género, ha logrado visibilizar y concentrarse en puntos rojos. Situaciones de agresión sexual, desapariciones, feminicidios, tocamientos, miradas lascivas y palabras obscenas que se viven día a día en las calles y medios de transporte público, han generado miedo, angustia, vergüenza, y un peligro constante.

La mujer actualmente se ha hecho participe de confrontaciones sociales, para exigir equidad en diferentes ámbitos laborales, sociales y económicos; dentro de los roles que participa la mujer mexiquense, requiere de una movilidad sea cual sea el fin de esta y que vaya acorde a sus necesidades.

A partir de estos hechos, surgió la incertidumbre y necesidad por iniciar esta investigación, que comenzó realizando una serie de preguntas que trataron de guiar los apartados para establecer el análisis de las entrevistas aplicadas junto con el debate teórico.

Una de las preguntas iniciales, fue la manera en cómo se manifiesta la violencia sexual contra las usuarias del transporte de autobuses de tránsito rápido Mexibús.

Dada esta situación, surge un foco rojo dentro de las instalaciones, el cual se manifiesta desde el abordaje al transporte Mexibús, puesto que surgen miradas agraviantes e intimidantes que se perciben a simple vista, con esto, se logra tocar uno de los puntos importantes en la investigación, que con ello, hace evidente un desconocimiento por parte de las usuarias del Mexibús, las cuales desconocen las connotaciones que encierra la violencia sexual, ya que esta comienzan con una simple mirada lasciva, así como consecuencia este tipo de incidentes se encuentra hasta cierta forma “normalizado” y no se cuestionan si es posible que pueda ser penalizado, ya que transgrede las normas de convivencia.

Los tipos de violencia más frecuentes dentro del transporte, son las miradas lascivas, los tocamientos o recargamientos con un mayor porcentaje, las entrevistadas argumentaron haber sido víctimas de algún tipo de violencia sexual en su movilidad cotidiana, reflejando así el peligro constante sufrido en las instalaciones del Mexibús, siendo un problema que viven miles de usuarias y que puede consumar en una violación efectuada a lo largo de la jornada de movilidad.

Evidenciando así que, las mujeres han tornado cotidiano esta situación ya que las usuarias perciben constantemente dichas agresiones, y dado esto, no se ha manifestado algún tipo de sanción correspondiente, es interesante ver que el manejo del cuerpo, ha sido un factor que han ido implementado como una estrategia de resistencia y defensa, son aquellas formas de conducir el cuerpo, siendo esta una herramienta de protección.

Es así como surge la siguiente interrogante que pone énfasis la investigación realizada, cuáles son las estrategias de resistencia que se reproducen entre las usuarias dentro de los autobuses de tránsito rápido Mexibús.

De acuerdo con las entrevistas y la etnografía realizada, se analizaron sus tácticas del manejo del cuerpo dentro de las instalaciones. Es así como algunas usuarias, colocan la mochila cubriendo sus genitales o la parte trasera del cuerpo, replegarse con otras mujeres, ocupar los asientos pegados a las ventanas, la forma de vestir cambia, los horarios se ven reducidos, el lugar que ocupan dentro del transporte, sus escalas corporales y las interacciones con los otros, son cuestiones que se perciben al subir en el transporte público, ya que se ven reflejadas en las prácticas, lo comentan las entrevistadas, la forma en que se pueden sentir menos vulnerables va desde usar zapatos de piso, cargar algún dispositivo que genere sonido o descarga eléctrica, evitar en demasía el contacto visual con hombres, posicionar los objetos como mochilas cubriendo su cuerpo, ubicarse en los pasillos de en medio, el contacto frecuente con sus familiares, así como el uso del transporte exclusivo rosa, son algunas de las medidas implementadas por muchas usuarias mexiquenses dentro del proceso de movilidad.

Por tanto, la movilidad no se ha hecho inclusiva, puesto que se ha visto diferenciada para hombres, mujeres, niños y personas con capacidades diferentes, ya que las necesidades de cada individuo resultan ser distintas al resto.

Las apatías y la nula participación de las mismas usuarias, han logrado que el uso exclusivo del transporte rosa, política que se ha implementado en el Mexibús, como forma de minimizar los impactos de violencia sexual y seguridad de movilidad, propicia que también

las mujeres sean partícipes de estas violencias, quizá no con el mismo daño que causa el varón, pero la permanencia por un lugar y las peleas territoriales logran ser un escenario de agresiones con las otras.

Para las usuarias, no es suficiente el tipo de transporte que se ha implementado, pues considerando que las mujeres se ven en la necesidad de viajar con niños, objetos voluminosos, personas enfermas o con capacidades diferentes, se requiere de un transporte eficaz y acondicionado.

Por último, cerrando este trabajo de investigación, se ha tratado de cuestionar si el transporte público ha ayudado a la movilidad de las usuarias mexiquenses haciendo notar las ventajas y las desventajas que pude observar desde el trabajo de campo:

Por una parte, ha logrado que la movilidad sea un tanto más segura puesto que muchas usuarias pueden gozar de su servicio pero, lamentablemente, el otro lado de la moneda deja mucho que pensar, ya que es un transporte con características peculiares como lo es un horario reducido, es decir, algunas mujeres por horarios laborales no pueden hacer uso de este ya que es más limitado que el transporte mixto, sin olvidar, que las estaciones son contadas, no hay descensos en toda la línea del transporte y los camiones son insuficientes para el problema de la movilidad en las usuarias mexiquenses, las variantes que se han encontrado, es la lucha constante por un lugar ya que tarda mucho en pasar, sus recorridos son más lentos y con mayor número de población femenina.

De acuerdo con las investigaciones realizadas, menos de la mitad de las usuarias entrevistadas lo ocupan con frecuencia, ya que por motivos de horario, o que no hacían descensos en sus estaciones correspondientes, limitan el hacer uso del servicio.

Las políticas que se han implementado dentro del Estado de México, específicamente el municipio de Ecatepec, han sido nulas para la movilidad, el pensar en un futuro con transportes exclusivos derivados de las olas de violencia en el territorio, no se ha puesto en marcha, pues las constantes situaciones que acongojan a las usuarias parecen no importar a las instituciones correspondientes.

Como resultado del análisis, obtenemos que se requiere de implementos esenciales para la movilidad libre y segura de todas las mujeres mexiquenses, dado el peligro constante que hoy tortura a cada una de ellas, llegar a casa se ha tornado peligroso, la angustia es constante y las instituciones invisibles.

Bibliografía

Anon., (2008). Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Estado de México. 2011.

Banchs, A. M., (1996). violencia de género. Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura, Vol. II, (N2 2 (jul-dic).

Buckingham, S., (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. Revista de derechos humanos - defensor, Issue 4.

Brevis Riquelme, Hernán. (2016). Movilidad cotidiana: entre la producción y reproducción social. Una exploración a las prácticas de desplazamiento de dos mujeres en Temuco. *Revista Pilquen*, 19(4).

Carrión, M., 2008. Violencia urbana: un asunto de ciudad. Revista Eure, Vol. XXXIV (N° 103).

De Certeau, M., (1996). La invención de lo cotidiano. I. Artes del hacer. En: La invención de lo cotidiano. I. Artes del hacer. s.l.: s.

Díaz Muñoz, Á. M. & J. J. G. F., (2010). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?, Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo. Infraestructuras para la vida cotidiana.

Díaz, M. Á., (1989). Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. Documents d'analisi geogràfica Departament de Geografia, Universitat de Alcalá de Henares, Issue 14.

Dunckel-Graglia, Amy. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(37)

Falú, A. & Segovia, O., (2009). *mujeres en la ciudad de violencias y derechos*. Primera edición junio 2009 ed. Chile: Ediciones sur.

Gantz, E., F., (1996). Análisis de contenido de tres tradiciones de investigación en comunicación masiva: ciencia social, estudios interpretativos y análisis crítico. *Journalism Mass & Communication Quarterly*, Vol. 73, N° 1.

Gutiérrez, A., (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XIV, (núm. 331).

Gutiérrez, A., (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. E. *Bitácora Urbano Territorial* N°21, vol. 2, Universidad Nacional de Colombia.

Gutiérrez, A. I. & Reyes, M. L., (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. *Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. Revista Transporte y Territorio*.

Jirón M., P. L. V. C. & B. S. M., (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*.

Jirón, P., (2007). Implicaciones de Género en las experiencias de la movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de estudios de la mujer*, Caracas, Vol12 N° 29.

Jirón, P. & Zunino Singh, D., (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, ISSN 1852-7175(núm. 16).

Koskela, H., (2011). 'El desafío del miedo' – delito y miedo al delito como problemas. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium*, II (2).

Lindón, A., (2008). De las geografías constructivistas a las narrativas de vida espaciales como metodologías geográficas cualitativa, *Revista da ANPEGE (Associação Nacional de Pós-graduação em Geografia)*.

Lindón, A., (2011). Cotidianidades territorializadas entre la proxemia y la diastemia: ritmos espaciotemporales en un contexto de aceleración. *Educación Física y Ciencia*.

Lazo, Alejandra y Contreras, Yasna. (2009). "Aproximación exploratoria al estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres. El caso de La Pintana. Santiago de Chile". En: 12° Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo.

Massolo, A., (2015). programa "hacia la construcción de una sociedad sin violencia" Género y Seguridad Ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales. El salvador: s.n.

Marcus, G. E., (2001). Etnografía en el sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal.

Miralles, C. & Cebollada, À., (2009). movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. Fundación Dialnet, Issue Boletín de la A.G.E. N.º 50.

Ortiz, G., (2012). Cuerpo, emociones y lugar: aproximaciones teóricas y metodológicas desde la geografía. geographicalia, Issue 62.

Olmo Sánchez M.^a I, E. M. G., (2012). diferencias de género en la movilidad en regiones urbanas de Andalucía. Sevilla, IV Congreso Universitario Nacional "Investigación y Género".

Román, P., Cubillas, R. M. J. & Abril, V., (2012). Violencia de género en espacios públicos: un estudio diagnóstico, s.l.: Coordinación de Desarrollo Regional, CIAD.

Rozas, B. & Salazar, A., (2015). Violencia de género en el transporte público una regulación pendiente. recursos naturales e infraestructura.

Ramírez, O. B., (2011). Aproximación narrativa al estudio de fenómenos sociales: principales líneas de desarrollo. Acta Sociológica, núm. 56, septiembre.

Reguillo, R., (1998). De la Pasión Metodológica o de la (paradójica) posibilidad de la investigación. En: Tras las vetas de la imaginación de la investigación cualitativa. México: ITESO.

Turner, S. B., (1989). El cuerpo y la sociedad. segunda ed. Ciudad de México: Fondo de cultura económica.

Tomas, F., (1994). La ciudad y las estrategias socio espaciales Revista Mexicana de Sociología Vol. 56, n. ° 4 (octubre - diciembre, 1994), pp. 209-225 Publicado por: Universidad Nacional Autónoma de México DOI: 10.2307 / 354108 URL estable: <http://www.jstor.org/stable/3541089>.

Zermeño, N. M. F. & Placido, R. E. C., (2009). " La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México", México, D.F: Colecciones estudios 2009.

Consultas web

Anon., 2017. Instituto Nacional de las Mujeres. [En línea]

[consultado el 24 de marzo 2018]

Disponible en:

<http://cedoc.inmujeres.gob.mx/ftpg/EdoMex/edomexmeta7.pdf>

[1]Boletín de prensa núm. 379/17 18 de agosto de 2017 Ciudad de México.

[consultado el 24 de marzo 2018]

Disponible en:

www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2017/endireh/endireh2017_08.pdf

[1]Boletín de prensa núm. 12/17 16 de enero de 2017Aguascalientes, Ags.

[consultado el 24 de marzo 2018]

Disponible en: www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2017/ensu/ensu2017_01.pdf

[1]Boletín de prensa núm. 417/1726 de septiembre de 2017 página 1/

Disponible en: www.inegi.org.mx › ... › Servicios a usuarios › Sala de prensa ›

Boletines de Prensa

[consultado el 24 de marzo 2018]

Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017. [consultado el 24 de marzo 2018]

Disponible en: <http://giitral.iingen.unam.mx/Encuestas/EOD-Inter.html>

Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.

Disponible en:

<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/>

[última vez vista 25 de marzo 2018]

Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)

[última vez vista 25 de marzo 2018]

Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/ensu/>

Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016

[última vez vista 25 de marzo 2018]

Disponible en:

<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/endireh/2016/>

Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)

[última vez vista 25 de marzo 2018]

Disponible en:

<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/ensu/default.html>

Anexos



7

Guion de entrevista para mujeres usuarias

Se pretende entrevistar a mujeres mexiquenses de diferentes ocupaciones y edades, a fin de conocer los problemas que afectan su movilidad cotidiana, la violencia sexual que han sufrido en el transporte público, y las medidas de prevención es decir aquellas estrategias espaciales de resistencia que ejercen para protección corporal.

La persona que es entrevistada es informada de que, con fines académicos, se le desea hacer una entrevista personal, la cual será grabada para luego ser reportada en un informe.

Objetivos específicos:

- Describir las practicas espaciales de movilidad cotidianas dentro del servicio público de transporte en autobuses de tránsito rápido MEXIBÚS con el fin de obtener una etnografía del espacio en que ocurren los eventos de violencia sexual.
- Conocer las estrategias espaciales de resistencia que emplean las mujeres en el servicio público de transporte en autobuses de tránsito rápido MEXIBÚS.

- Conocer como el transporte rosa contribuye a mejorar las condiciones de movilidad de las mujeres.

Inicio de las preguntas:

¿Cuál es tu nombre?

¿Qué edad tienes?

¿Cuál es tu ocupación actualmente?

¿Dónde vives?

Movilidad Cotidiana

¿Por qué motivo ocupas el mexibús?

¿Cuántas veces ocupas el Mexibus a la semana?

¿En qué horario lo ocupas?

¿cuánto tiempo haces de recorrido para llegar a tu lugar de destino/origen?

¿Has tenido problemas al viajar en el mexibús? ¿me podrías contar como cuales han sido?

¿Me podrías decir si consideras que trasladarse en el mexibús es difícil por ser mujer? Y

¿por qué consideras que es difícil transportarse en el mexibús.? **Violencia sexual en**

transporte público

¿Te has sentido insegura en el mexibús?

¿Me podrías dar un ejemplo de cuando te sientes insegura?

¿Consideras que el transporte público es seguro para las mujeres, cumple con la función de que te puedas transportar en el sin sentirte agredida físicamente por hombres? ¿Por qué?

¿Usted tiene miedo de ser agredida sexualmente al usar el transporte público? ¿Como sientes miedo al estar en el transporte público?

¿Dicen que las miradas no son acoso tu qué piensas sobre eso?

¿Alguna vez a usted le ha vivido un acontecimiento de violencia sexual? refiriéndome así a manoseos, ¿miradas lascivas, tocamientos, roses, etc.?

¿Cuándo algunas de esas situaciones le ocurrieron usted estabas sola, acompañada me puedes relatar un poco??

Comúnmente, cuando alguna de esas situaciones le ocurre, ¿qué hace en el momento?

Así preguntando en su narración el lugar donde fue el suceso y el horario en el que ocurrió. detalles como: ¿qué fue lo que pasó?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo?

Cuando ocurrió el acontecimiento ¿qué hiciste? pediste ayuda, denunciaste, diste aviso a alguien del transporte.

En caso de que no ¿Por qué?

En caso de que sí ¿a dónde acudió?

Estrategias de resistencia espacial

Después de lo ocurrido ¿qué medidas ha tomado al usar el transporte público

¿De qué forma te proteges de alguna agresión de violencia sexual?

Debido a los acontecimientos que sufriste has tenido que modificar la forma de transportarte. ¿Has tomado otras rutas, otros transportes para sentirte más segura?

¿Eso te ha llevado a modificar el costo de gasto económico, tus usos de horario, tu recorrido habitual?

¿Se ha tornado más peligroso cambiar de rutas, por no usar el mexibús?

¿Qué otras acciones o estrategias has utilizado para protegerte de alguna agresión sexual?

¿Conoces algunas de las políticas públicas para viajar segura, alguna vez has visto algún spot, o módulos de denuncias para violencia sexual dentro del servicio de transporte publico mexibús?

¿Considera que el transporte rosa ha ayudado a mejorar su movilidad en el transporte público?

¿de qué forma puede notarlo?

Tratando de que la respuesta no sea sólo un sí o no, si no que argumente si el transporte rosa mejora la vida de las mujeres mexiquenses en sentirse más seguras.