

# Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México



Paula Soto Villagrán

Departamento de Sociología, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México

Recibido: 24 de junio de 2016. Aceptado: 30 de noviembre de 2016.

## Resumen

Desde los años noventa la movilidad urbana ha sido una de las principales preocupaciones de las geografías de género. En efecto, algunas geógrafas afirman que la movilidad expresa por un lado una articulación clara entre fenómenos sociales y territoriales y, por otra, es una de las experiencias cotidianas que más inciden en la calidad de vida urbana (Hanson, 2010). Esto ha permitido constatar que los procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales, en la medida que tanto la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están de diferentes formas influenciados por los factores socioculturales tales como género, edad, tipo de actividad, entre otras. En este contexto este artículo explora por una parte las experiencias de viaje de las mujeres en el Metro de la Ciudad de México y el papel que juega la inseguridad y la violencia en sus desplazamientos por la urbe. Asimismo, se analizan algunos efectos que ha tenido la implementación de vagones exclusivos para mujeres en la movilidad urbana de las usuarias de este servicio.

### Palabras clave

Movilidad  
Transporte  
Género  
Inseguridad  
Violencia sexual

## Abstract

**Gender differences in urban mobility. Travel experiences of women in the Mexico City Subway.** Since the nineties urban mobility has been one of the main concerns of gender geographies. Indeed, some geographers say that mobility on the one hand expresses a clear link between social and territorial phenomena and on the other, is one of the everyday experiences that most affect the quality of urban life (Hanson, 2010). This has revealed that the processes of urban mobility are heterogeneous and unequal, to the extent that both the urban structure, as well as individual behavior and perception of urban spaces is in different ways influenced by sociocultural factors such as gender, age, type of activity among others. In this context, this paper explores one hand travel experiences of women in the Mexico City Metro and the role of insecurity and violence in their travel through the city. It also analyzes some effects it has had to implement women-only cars in urban mobility of users of this service.

### Keywords

Mobility  
Transport  
Gender  
Insecurity  
Sexual violence

### Palavras-Chave

Mobilidade  
Transporte  
Gênero  
Insegurança  
Violência sexual

## Introducción

La investigación feminista en geografía ha enfatizado que los procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales, en la medida que tanto la estructura urbana, así como los comportamientos individuales y la percepción de los espacios urbanos están de diferentes formas influenciados por factores socioculturales tales como género, edad, tipo de actividad, entre otras. De esta manera se ha puesto especial atención en mostrar como la movilidad expresa una articulación clara entre fenómenos sociales y territoriales que incide directamente en la calidad de vida urbana (Hanson, 2010). En esta discusión el transporte es estratégico, está relacionado con dos procesos de apropiación del espacio público que son necesarios de puntualizar. De acuerdo a Levy (2013), en primer lugar, proporciona acceso a una variedad de usos y lugares distribuidos geográficamente en diferentes partes de la ciudad y con ello el derecho a apropiarse del espacio urbano para una variedad de usos que son fundamentales para la vida cotidiana. Y, en segundo lugar, porque el acto de viajar en sí mismo representa la libertad de movimiento en el espacio público y la potencial apropiación del espacio público, donde factores socioculturales como la seguridad e inseguridad, la amenaza física o verbal en contra de las mujeres son obstáculos para su pleno ejercicio. Mientras que la primera forma de apropiación se refiere a la accesibilidad, la segunda se relaciona con la cuestión de la movilidad (Levy, 2013).

En consecuencia, el género como parte medular de la estructura de la sociedad no sólo contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas incluyendo patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales, lo que contribuye a pensar en las dimensiones socioculturales de la movilidad en tanto cuestiona al sujeto abstracto –masculino– para el cual se diseñan espacios urbanos y por otro lado, reintroduce la importancia de los significados del género y las relaciones de poder en los procesos de movilidad/inmovilidad cotidiana.

En esta línea, se ha documentado empíricamente que el miedo a la violencia es uno de los factores que mayor influencia tiene en la movilidad urbana de las mujeres, si bien afecta de manera los patrones de viaje de diferentes grupos sociales, el caso de las mujeres es especialmente sensible (Morrell, 1998). Esto, debido a que restringe la movilidad, limita opciones de viaje, influye decisiones de donde trabajar y/o estudiar y reduce el uso de determinados servicios. Reconociendo la posición social de las mujeres en la sociedad, hay acuerdo en que la violencia de género en la espacialidad específica del transporte público es una dimensión de la movilidad que recientemente se ha incorporado a los intereses académicos, en las políticas públicas y en los movimientos de mujeres en Latinoamérica. De esta forma, se ha afirmado que “el acoso y abuso sexual en los medios de transporte público e infraestructura de acceso son todavía poco visibles en la agenda pública latinoamericana. El transporte público es todavía un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género” (Rozas y Salazar, 2015:7-8).

En este contexto el caso de la Ciudad de México es interesante como objeto de análisis en varios sentidos, ocupa el segundo lugar como el Metro menos seguro dentro de las quince ciudades más grandes del mundo, y el menos seguro en América Latina. A esto debemos agregar que de acuerdo a un estudio realizado por el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) en tres de los principales medios de transporte público de la ciudad, más del 80 por ciento de las usuarias fueron víctimas de algún tipo de violencia sexual durante el año 2009 (63,9 por ciento recibió miradas sexuales no deseadas y el 37,7 por ciento declaró haber sido inapropiadamente tocada en el año anterior), y más del 80 por ciento de esas agresiones se llevó a cabo en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) (Garibi et al., 2010).

Considerando lo anterior este trabajo tiene dos propósitos, en primer lugar, analizar la relación entre la movilidad urbana y la violencia sexual que experimentan las mujeres en el transporte público, específicamente en el STCM. En segundo lugar, explorar algunos efectos en la movilidad cotidiana de la medida de segregación de vagones tomada por el gobierno de la Ciudad, con el objeto de disminuir la violencia sexual. Ambos objetivos convergen en poner en el centro la relación teórico-empírica entre movilidad y violencia, permite establecer vinculaciones entre ambos para la comprensión del Metro como una espacialidad urbana y finalmente contribuye a reconocer a las mujeres como sujetos dentro de la urbe, sus experiencias, emociones y prácticas socio-espaciales.

La ruta analítica se estructura en torno a cinco secciones. En la primera sección nos dedicamos a puntualizar algunas reflexiones en torno a la movilidad desde miradas feministas. Luego se especifica el contexto de estudio precisando las técnicas y procedimientos metodológicos utilizados. En la tercera sección se desarrollan las experiencias de viaje de mujeres en el Metro, poniendo especial énfasis en las dimensiones corporales del viaje. La cuarta sección aborda las dimensiones espaciales del metro como un lugar en movimiento. Y en la quinta abordamos algunas dimensiones evaluativas, desde la perspectiva de las usuarias de la separación de los vagones. Finalmente se concluye describiendo los principales hallazgos de la investigación.

## Del desplazamiento a la movilidad. Miradas feministas

Una de las formas a través de la cual se entrelazan las divisiones espaciales y las divisiones de género en los espacios urbanos, es el extendido uso de dicotomías geográficas a través de las cuales se produce y reproduce la idea de lo femenino y lo masculino asociándolo simbólicamente a lo público-privado (Quintero, 1999; Bondi, 1992). Dentro de estas imágenes geográficas a través de las cuales se codifica binariamente el género en el espacio, la oposición entre movilidad e inmovilidad es particularmente interesante en relación a las prácticas espaciales de género, sobretodo en un contexto donde la movilidad es un rasgo omnipresente y constitutivo de la vida contemporánea y el espacio urbano (Jirón, 2012).

La mayor parte del trabajo inicial de la literatura feminista estuvo destinado a la necesidad de diferenciar a las mujeres como colectivo con necesidades y demandas específicas de transporte y movilidad, y con ello, a demostrar los diferentes patrones de movilidad por género. Si bien este comportamiento no es homogéneo para las mujeres y se presentan ciertas variaciones por razones de edad, nivel socioeconómico, o situación familiar, se afirma que la presencia de ciertos patrones de viaje de las mujeres y de hombres expresan diferencias en el tipo de desplazamiento, propósitos de viaje, distancias recorridas, niveles diferenciales de acceso al transporte y comportamientos durante los viajes. De tal manera las mujeres tienden a desplazarse más a pie y utilizar mayormente el transporte público (Miralles-Guash et al., 2015), hacen viajes más cortos y en tiempos más variados, siempre tienen varios proyectos actuando simultáneamente (Molina, 2006). Estos desplazamientos son más costosos en términos de tiempo y dinero. Las mujeres tienden a desplazarse a sitios más dispersos dentro de la ciudad, vinculados a las actividades de cuidado y responsabilidades familiares, es decir, en función de las múltiples tareas que deben manejar para su hogar y sus comunidades (Hanson y Hanson 1980; Moser, 2005). En este mismo sentido cubren distancias más cortas (Peralta et al., 2014). En otros estudios se ha enfatizado que las mujeres en general viven más cerca de su lugar de trabajo, lo que permite un tiempo y un recorrido más corto, la posibilidad de ir caminando y de utilizar el transporte público (Miralles, 2012), también dado que las mujeres son frecuentemente empleadas como trabajadoras informales, sus destinos no están necesariamente concentrados en áreas centrales. Por otro lado, considerando

que son más mujeres que hombres trabajando como empleadas del servicio doméstico, sus desplazamientos pueden iniciar mucho más temprano y terminar más tarde que el horario usual de trabajo para el cual se ha diseñado gran parte del transporte público (Kunieda y Gauthier, 2007; Peralta, et al. 2014; Ilaraz, 2006). Es interesante que utilizar la categoría de género en el análisis de la movilidad implica necesariamente considerar el tiempo, es decir muchas veces las distancias de los desplazamientos de las mujeres dependen de los horarios de las actividades que realizan. En consecuencia, los hombres viajan a velocidades significativamente más rápidas, lo ha sido explicado porque una de las características más importantes de los viajes de las mujeres es que llevan a sus hijos en brazos o cargan paquetes cuando utilizan el transporte masivo (Kunieda y Gauthier, 2007).

Pese a ello, uno de los principales problemas que afecta diferencialmente a las mujeres en el transporte público es la congestión de gente en los autobuses (Kunieda y Gauthier, 2007), en ellos nos encontramos con una situación especial de los cuerpos situados en el espacio; lo que Mc Dowell (2000) ha denominado el factor de "la aglomeración". Este efecto de la aglomeración de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo en tanto se convierte en un factor de inseguridad para las mujeres, debido a que facilita formas de violencia sexual por la cercanía excesiva entre personas. En este contexto, la percepción de inseguridad y la violencia sexual desde nuestra particular mirada es un asunto medular para abordar el análisis de la movilidad de las mujeres en la ciudad, porque en particular la violencia sexual, constituye un obstáculo para la accesibilidad en igualdad de condiciones a los sistemas de movilidad. Asimismo, en este sentido el enfoque de género ha contribuido a mostrar que los miedos y la violencia urbana tienen factores de género específicos, es decir, tanto la violencia como el miedo de los hombres y las mujeres se diferencian en su naturaleza, en su extensión y en sus efectos (Koskela, 1999; Sabaté et al. 1995; Bankey, 2004).

Enfrentar la problemática urbana de la violencia sexual en el transporte es una oportunidad para centrar la mirada en la subjetividad de las experiencias viajes, en las consecuencias e impacto que estos viajes tienen sobre la vida de la gente y sus implicancias de género (Jirón, 2007). En esta línea, los desplazamientos son fundamentales pero insuficientes para entender la movilidad cotidiana; por un lado, hay una tendencia a considerar los patrones de desplazamiento como movimientos abstractos que se integran en la dinámica urbana, pero no articulados al curso de la vida cotidiana, por otro lado, porque invisibilizan a los sujetos que viven la ciudad. De esta forma es fundamental recuperar el sentido del reciente Giro de la movilidad (es) como un nuevo paradigma dentro de las ciencias sociales y humanas (Urry, 2011; Creswell y Priya, 2008) que brinda un marco propicio para visibilizar al sujeto que vive la ciudad, sus múltiples experiencias, representaciones, subjetividad, significados, que junto a normas sociales, tecnologías y políticas se unen para interrogar las especificidades de moverse por la ciudad desde el punto de vista de las mujeres y construir movilidades diferenciadas (Cresswell y Priya, 2008).

## El Caso de estudio, materiales y métodos

El Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), es fundamental en el tránsito cotidiano de los habitantes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)<sup>1</sup>, se realizan más de cuatro millones de viajes diarios y se considera que es uno de los que cuenta con mayor flujo anual en el mundo. Tiene 12 líneas y 195 estaciones que se identifican por una letra o número y un color. La longitud total de la red es de 225 km, en la que se distribuyen 115 de las estaciones, es decir más del 60% son

1. Se denomina Zona Metropolitana de la Ciudad de México al espacio que corresponde a la conurbación comprendida por el área urbana del Distrito Federal, capital del país, subdividida en 16 delegaciones políticas y las áreas urbanas de 28 Municipios conurbados, pertenecientes al Estado de México (Duhau y Giglia, 2008).



Figura 1. Estación de Metro Observatorio. Medida de dosificación. Fuente: Archivo fotográfico proyecto de investigación.

subterráneas. Otras 55 circulan a nivel de superficie y 25 estaciones van por viaducto elevado. Por ello es importante comprender este espacio como un lugar significativo en la vida urbana de los habitantes.

De acuerdo a la Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2010, siete de cada 10 mujeres afirmaron tener miedo de ser agredidas sexualmente al usar el transporte público; al contrario, ocho de cada 10 hombres refirió no sentir este tipo de miedo (Garibi et. al. 2010). Este mismo estudio establece en sus resultados que, a lo largo de su vida 9 de cada 10 mujeres ha sido víctima de alguna forma de violencia sexual, de ellas 43.8% reporta haber padecido 4 o más situaciones violentas y el 10%, siete o más. La mayoría de las situaciones les suceden a mujeres jóvenes o adultas jóvenes. Es principalmente por esta razón que el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México con el objeto de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, implementa el programa Viajemos Seguras en el transporte público (INMUJERES DE, 2013). Para lograr este fin el programa tiene líneas de acción

- » Instalación de módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual para víctimas de violencia dentro de las estaciones del Metro.
- » Separación hombres mujeres en medios de (Metro, Metrobús, Trolebús, Tren Ligero).
- » Funcionamiento de un servicio de autobuses exclusivo para las mujeres denominado ATENEA<sup>2</sup>.
- » Capacitación a funcionarios del sistema de transporte.
- » Campañas de sensibilización y prevención para usuarios.

2. El servicio de autobuses fue implementado exclusivamente en la Red de Transporte de Pasajeros (RTP). Hay 67 unidades operando.

La mayor sensación de seguridad, así como el uso y la apropiación de los medios de transporte por parte del colectivo de las mujeres habitantes de la ciudad permitirían avanzar en la realización de viajes seguros por motivos de trabajo, estudios, recreación, entre otros. A largo plazo, se busca generar cambios a nivel cultural, asimismo se espera cambios a nivel de actitudes y de comportamientos del género masculino.

Específicamente en el Sistema de Transporte Colectivo Metro el programa se implementa a través de tres procesos operativos:

- » Vigilancia: dotación policial encargada de poner la separación en los horarios de funcionamiento del programa y de controlar el acceso exclusivo a mujeres a los vagones segregados
- » Dosificación: regulación de entrada de mujeres a las zonas exclusivas
- » Asignación: de las mujeres a las zonas exclusivas en los andenes

Los análisis que a continuación desarrollamos se sustentan en un conjunto de información producida para abordar la relación entre inseguridad, violencia sexual y movilidad urbana. En términos procedimentales, las técnicas de producción de los datos fueron dos:

En un primer momento metodológico se recurrió a la aplicación de encuesta de Vagón, dirigidas a mujeres usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que abordaron los temas principales definidos para conocer la percepción de seguridad e inseguridad, victimización por género durante el viaje, así como los efectos en la movilidad urbana. En términos operativos por la extensión de esta encuesta, se decidió su aplicación acompañando el viaje de las usuarias en el interior de los vagones, lo que además permitió no alterar la dinámica del viaje de las encuestadas. Se aplicaron 819 encuestas a mujeres. En un segundo momento se entrevistaron 30 mujeres, usando como criterio la saturación de la información para introducir la densidad de la experiencia vivida como usuarias del transporte, experiencias de viaje y de violencia sexual en el Metro y su relación con la movilidad cotidiana. Las entrevistas se desarrollaron con mujeres que participaron del levantamiento de información con encuestas, es decir mujeres que respondieron el cuestionario durante la aplicación de la medida de separación de vagones en el Metro, y que manifestaron su voluntad de ser entrevistadas. De manera que la selección de los casos fue intencional y responde a la conformación de un muestreo teórico (Glaser y Strauss, 1967). En el proceso de análisis se utilizó el software de análisis de información cualitativa QDA Miner.

Para efectos de este artículo serán presentados principalmente los hallazgos cualitativos y algunos datos cuantitativos que sirven de contexto.

## Experiencias de viaje de mujeres. Corporalidad y ritmo en el viaje en Metro

Para comenzar podemos pensar que el cuerpo posee una doble característica, es un espacio en sí mismo a la vez ocupa un espacio, por eso cuando alguien se mueve en el espacio al mismo tiempo se mueve en un cuerpo, más allá de una mirada instrumental donde el cuerpo es el medio del movimiento, se estima que el papel del cuerpo es clave en la configuración de los movimientos cotidianos y fundamental para comprender la experiencia humana en el espacio, para ello una llave fundamental es la idea de movilidad corporal (Seamon, 1979). Del mismo modo como lo afirma Philo (1999) la consideración de los cuerpos resulta útil debido a que hacen referencia a un saber que debe ser reivindicado como geografías carnales de los cuerpos humanos, ya que, si bien son disciplinadas dentro de ciertas posturas y conductas, inscritas en valores y expectativas, pueden ser movilizadas como sitios posibles de resistencia y repositorios de significados contrahegemónicos.

En esta línea argumental una de las características de las prácticas de movilidad en el Metro es que la experiencia del viaje se resiente en una primera escala, el cuerpo. Las mujeres que participaron en la investigación consideran que la inseguridad juega un papel fundamental en su vida cotidiana y en las experiencias de viaje en el Metro de la Ciudad de México, principalmente porque el cuerpo como un espacio social no es neutro ni está al margen de las tensiones que genera en la interacción social. En el metro, más que en otros lugares, las mujeres asumen conscientemente lo que plantea

Bourdieu (2000), son seres ante todo percibidos, existen centralmente por y para la mirada de los demás. En nuestro caso de análisis su cuerpo es objeto de la mirada en los accesos, mientras esperan el servicio, en los recorridos de transbordos, o mientras caminan hacia o desde las estaciones de llegada y salida.

En términos generales los datos que obtuvimos a través de la encuesta en vagones a las mujeres, indican que el 55 por ciento tuvo miedo a una agresión de tipo sexual en el último año. Esta percepción del miedo a la violencia sexual en los espacios del Metro asume múltiples formas en los discursos de las entrevistadas, de manera que actos como “arrimones de la parte íntima”, “agarrones”, “decir cosas obscenas”, “masturbación”, “eyaculación”, “miradas libidinosas”, son constantes en los relatos de las entrevistadas:

Sin ir más lejos en el tramo de la estación Chabacano a Villa de Cortés a las 4 de la tarde un señor viejo, como de 70 años de edad, no dejaba de mirar mi pecho, porque traía una playera ajustada, y aunque me tapaba con mi bolsa seguía mirándome como enfermo, como si me estuviera desnudando con la mirada y en un jaloneo del vagón me tocó un pecho. Una señora que estaba sentada junto a mí se percató del viejo y que lo regaña; le dijo “viejo marrano, vergüenza deberías tener a tu edad, le voy a hablar a un policía”, y cuando llegamos a la siguiente estación la señora le dijo al policía lo que pasó y tratamos de denunciarlo, pero no procedió. (Mujer estudiante, 24 años)

En agosto era un poco tarde, alrededor de las once de la noche y yo debía regresar a mi casa, subí a un vagón en el cual había muy poca gente, todos dispersos, al pasar dos estaciones subió un muchacho el cual me dio desconfianza, me quité mis audífonos y me quede atenta, no paso mucho cuando él se sentó enfrente de mí y comenzó a masturbarse. Me dio asco y me levanté y salí del vagón enseguida, siendo que no era la parada que me correspondía. (Mujer trabajadora, 36 años)

Ahora bien, al ver los datos obtenidos en la encuesta el tipo de agresión experimentada durante el último año por las mujeres estudiadas las miradas morbosas, los manoseos y piropos obscenos son el tipo de agresión más significativa en la experiencia de las mujeres. El siguiente cuadro muestra las agresiones más comunes experimentadas en el último año el STCM<sup>3</sup>.

*Cuadro 1. Agresiones experimentadas en el último año en el Metro. Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas de vagón.*

Tipo de agresión sexual	Número de encuestadas	Experimentado en el último año
Miradas morbosas	581	71 %
Manoseos	380	46,4%
Arrimones	362	44,3%
Intimidación	162	19,9%
Persecuciones sexuales	130	16,37
Fotos sin consentimiento	126	15,5%
Se han masturbado enfrente	82	10,1%
Han exhibido genitales	81	9,9%
Han eyaculado enfrente	70	8,6%
Masturbación forzosa	26	3,2%
Violación	27	3,4%
Total encuestas aplicadas=	819	

3. Las clasificaciones que se muestran a continuación han sido elaboradas mediante la validación de expertas del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México.



Figura 2. Estación del Metro Baldeiras durante ejecución de la separación de vagones. Fuente: Archivo fotográfico proyecto de investigación.

Aquí, podemos observar que las diferentes formas de violencia sexual producen y reproducen representaciones sociales del género que refuerzan una organización jerárquica de los cuerpos en el espacio, donde la violencia es una cualidad masculina y la fragilidad una cualidad femenina. Desde esta mirada la conjugación entre actos, sujetos y espacios, confirma una reveladora cultura del espacio (Dunckel-Graglia, 2013), donde la existencia de las mujeres es precaria, y con frecuencia se simboliza como estar fuera de lugar (Mc Dowell, 2000), en un lugar de alteridad, marginalidad o exclusión.

En este lugar el cuerpo es experimentado como problemático, la respuesta a la amenaza percibida de la invasión del propio cuerpo, es el desarrollo de una serie de prácticas para no ser vistas, “poner el cuerpo entre paréntesis” (Aguilar, 2012), “conductas de evitación” (Ferraro, 1996), “estrategias de autoprotección” (Naredo, 2010), en última instancia; una movilidad espacial y una espacialidad del cuerpo relegada en sí mismas con el fin de no llamar la atención del otro. Así, la práctica más común es cambiar la vestimenta que se usa, o más bien adaptar la ropa dependiendo del espacio al que se estará expuesta. La idea de no ser vistas en el Metro queda expresada en afirmaciones como “es mejor no usar ropa provocativa”, “nada ajustado”, “mejor no arreglarse para salir”, “no llamar la atención”, “tomar precauciones”, “pasar desapercibida es mejor”.

Por lo tanto, las experiencias de viaje en el Metro de las entrevistadas son relatadas como una experiencia del lugar incómoda, estresante y en muchos casos se define como indigna, producto de las agresiones sexuales o el riesgo latente de las mismas. De alguna forma el metro al quedar marcado como masculino, se normaliza el comportamiento de los hombres dentro de este espacio y se construye una verdadera política del lugar (Bondi, 1996). Esta experiencia personal y colectiva expresa una consecuencia espacial clave, la reducción para sí mismas de la utilización de ciertos lugares públicos, y con ello como lo observa Koskela (1999) al limitar su movilidad a causa del temor, las mujeres reproducen involuntariamente la dominación masculina en el espacio. Asimismo, si bien el Metro es reconocido como el lugar de las interacciones efímeras y fugaces (Aguilar, 2012), para nuestro caso de estudio cada trayecto puede dejar huellas que no son fugaces ni transitorias, sino que permanentes en los cuerpos y en las emociones de las mujeres.

Retomando la dimensión temporal de la movilidad, para las mujeres que viajan en el Metro el viaje supone una variedad de ritmos de movimiento, si entendemos la movilidad más allá de lo estrictamente geográfico, y ampliamos la conceptualización hacia una experiencia vivida y sentida (Creswell y Priya, 2008), en el movimiento se urden dimensiones culturales y de poder que reflejan las formas en que el género simultáneamente se construye sobre el espacio y el tiempo, y tiene efectos sobre ellos.

Para pensar el ritmo del viaje, las rutinas espacio-temporales son fundamentales, el viaje en efecto puede ser entendido como una rutina espacio-temporal, es decir un conjunto de comportamientos corporales habituales que se extienden a través de una porción considerable de tiempo (Seamon, 1979). De manera tal que, al analizar determinadas prácticas y su duración, se puede acceder a la rutinización y por lo tanto a la reproducción social (Hägerstrand, 1978). Para el caso de análisis, fue interesante observar como el temor y el acoso en el Metro tiene claros efectos en las rutinas espacio-temporales que se manifiestan en diferentes dimensiones. En primer lugar, las mujeres entrevistadas reconocen que la percepción y la victimización condicionan las opciones de transporte a las que acceden. Así, es frecuente transformar itinerarios, recorridos y horarios por la ciudad. Estos ajustes implican en la práctica la búsqueda de alternativas de rutas o trayectos más largos y costosos, también encontramos narrativas que ponen el acento en cambios en el medio de traslado, por ejemplo, caminar para evitar hacer uso del transporte público y con ello no estar expuesta al acoso o inclusive en circunstancias más extremas el cambio de residencia. En los siguientes casos es posible ver como la inseguridad puede llevar a cambiar los itinerarios y rutinas de movilidad en el sistema de transporte.

He cambiado principalmente las rutas de traslado, de entrada, camino de donde rento a mi trabajo en la colonia Tizapan Progreso, hago menos de 30 minutos caminando. A veces utilizo el microbús y este viaje tarda 15 minutos, pero es mejor caminar, incluso me he cambiado hasta de casa por el tiempo que pasaba en el transporte (Mujer trabajadora, 42 años).

Lo que hago es que como la estación del Metro Cuatro Caminos, que es terminal, me queda más cerca de mi casa, pero es muy peligrosa, cuando ya no hay tanta luz de día, todo mi trayecto lo realizo igual sólo que me bajo dos estaciones antes, aunque me tarde más es mejor caminar porque hay mucha afluencia de gente diferente y es peligroso (Mujer trabajadora, 48 años).

En segundo lugar, el miedo como una emoción construye interacciones afectivas alrededor y dentro del Metro que configuran rutinas espacio-temporales que se reproducen sin descanso, y que pueden ser sutiles comportamientos corporales tales como “estar alerta”, podríamos entonces afirmar con Seamon (1979) que estos movimientos juntos a los significados que se construyen se entienden mejor como parte de la idea de coreografías espaciales<sup>4</sup>. Así encontramos las siguientes narrativas:

Pues más bien ya es el común estar alerta, saber que a tal hora no puedes estar en tal colonia caminando en la calle, esas cosas como que siempre las he tenido, entonces afecta, así es. (Estudiante, 22 años).

La inseguridad es como parte de lo cotidiano porque no es que andes con miedo todo el tiempo, más bien yo me he acostumbrado a estar alerta y es un nivel de estrés el cual se debe manejar (Trabajadora 42 años).

Pienso que el Metro es diferente para las mujeres que para los hombres porque ellos no van con el estrés de cuidarse a cada paso, nosotras sí (Trabajadora, 28 años).

4. Este autor utiliza específicamente la metáfora del ballet para describir la secuencia de actos pre-conscientes para llevar a cabo una tarea específica, trata a esta secuencia de pequeños movimientos corporales como si fuera una “coreografía espacial”.

Estos hallazgos son particularmente relevantes porque que la mayor parte de estas prácticas de movilidad cotidiana de las mujeres asumen la forma de hábitos, estar alerta es una forma de hábito construido, un estado emocional y un estilo corporal que va naturalizado en este caso el estar “alerta” ante el peligro y que como resultado modifica la relación con la ciudad, con el otro, y consigo mismas.

En tercer lugar, las mujeres manejan las tensiones simbólicas que originan la inseguridad y agresiones en el transporte desarrollando un modelo de movilidad restringida (Koskela, 1999), limitando en muchas ocasiones sus movimientos y, disminuyendo con ello su derecho al uso de la ciudad:

Yo he desarrollado desordenes generalizados de ansiedad para salir de mi casa y me pierdo seguido de eventos que ocurren lejos de casa por no tomar el transporte colectivo y someterme a ese estrés del Metro (Estudiante, 23 años).

Evito utilizar el Metro y más en la noche. Así que pon tú, una amiga que me invite a cenar o lo que sea, ya digo mejor no, no salgo (Trabajadora, 34 años).

Trato de no llegar a Indios Verdes en las noches, su paradero es horrible y peligroso, bueno en general evito horarios nocturnos en zonas como paraderos” (Estudiante, 25 años).

La forma más extrema es la reclusión hogareña, que en ocasiones llega a limitar los movimientos urbanos como la participación social, la recreación e incluso en algunos casos abandonar el trabajo o los estudios. Coincidentemente uno de los efectos en el que coincide la literatura internacional es que las mujeres restringen el uso de los espacios públicos como consecuencia del miedo (Pain 2000, Valentine 1989, Stanko, 1990).

## **Del dispositivo de movilidad a un lugar en movimiento. El metro como lugar de inseguridad y victimización**

Si bien el Metro ha sido tratado como una espacialidad con carácter efímero y transitorio, puede llegar a constituirse en un “lugar-movimiento” en el sentido de Joseph (1988), por los diferentes usos y apropiaciones puede ser resignificado en su dimensión subjetiva y simbólica como un depositario de significados (Bailly, 1989). Así, las especificidades del Metro como un dispositivo de viaje, simultáneamente un lugar de experiencia espacial, sensorial y social, radica en primer lugar en que es un escenario para la interacción con otros, para la co-presencia, es la experiencia compartida con otros la que dota de sentido al viaje y lo constituye como un escenario de sociabilidad, de encuentro e interacción (Aguilar, 2013). En segundo lugar, el Metro provee de una estructura física y arquitectónica que contiene en su interior una multiplicidad e microespacios “abierto a la calle pero cerrado en su interior, pasillos para la circulación de viajeros y la red de vías y estaciones, lo cual crea el efecto de que transportarse por la ciudad supone aislarse de ella a través de los dispositivos de desplazamiento, ya que en la mayor parte de los trayectos no hay visibilidad hacia el exterior, y aunque esto ocurre en algunos tramos, el mundo visual y de sensaciones está todo dentro” (Aguilar, 2013:86).

Desde esta mirada espacial es importante diferenciar los escenarios y las prácticas que se configuran dentro del Metro, así se puede identificar prácticas espaciales que están definidas por el paso por el lugar (caminar, circular, pasar, correr) y espacios donde las prácticas quedan definidas por la permanencia en el lugar (estar, esperar, conversar).

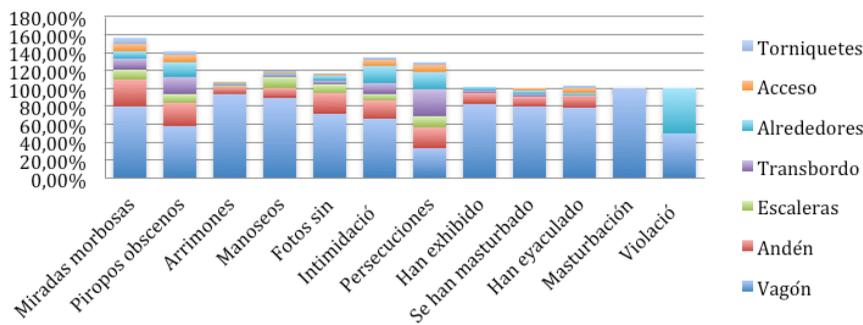


Figura 3. Lugares de incidencia de agresiones sexuales Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de vagón aplicada a mujeres.

Si sumamos a estas prácticas, a los sujetos y los espacios, es posible afirmar como hallazgo principal que los actos de acoso y violencia sexual se espacializan e incrustan dependiendo de los lugares.

Si bien cómo podemos observar en la figura anterior la mayor parte de los actos de violencia se localizan en el vagón, no es menos significativo que hay actos de violencia sexual que aparecen relacionados a los transbordos, accesos, andenes, entre otros. Es por esto que estos microespacios no significan sólo una ubicación geográfica, sino más bien están implicados en la construcción de relaciones de poder complejas que integradas con procesos físicos, simbólicos y sociales se entrecruzan en la producción y reproducción del miedo y la violencia por razones de género.

En otro orden de la reflexión, las amenazas y peligros percibidos conforman más bien una “micropolítica de lo cotidiano” (Pain y Smith, 2008), que se puede rastrear en los relatos de las entrevistadas a través de oposiciones en torno a la localización del temor, esto tiene sentido en la visión Bourdieu (2000) porque para este autor la estructura del espacio se manifiesta bajo la forma de oposiciones espaciales que expresan jerarquías y distancias sociales. Por ello a continuación establecemos las principales representaciones espaciales asociadas a la inseguridad.

El abordaje de los espacios seguros/inseguros dentro del STCM desde la perspectiva de las mujeres entrevistadas, puede rastrearse a través de una oposición; luz y oscuridad. De esta forma la oscuridad al interior del Metro favorece la reducción de la visibilidad en ciertas zonas como las esquinas de las plataformas, sin embargo, la mayor parte de las mujeres reconoce que los accesos al Metro y las zonas de transbordo son referencias topográficas que tienen un mayor sentido diferenciador y son visualizados como de mayor peligrosidad en el paisaje de inseguridad que se configura en el metro. Al examinar la relación luz-oscuridad, un aspecto importante es que al no ser uniforme la distribución de luz se presentan contrastes violentos entre zonas muy iluminadas y zonas no iluminadas, es así que las últimas estaciones, las zonas de salida, son clara expresión de estos contrastes.

La presencia de otros que potencialmente puedan ver y brindar ayuda origina una segunda oposición espacial, espacios ocupados y espacios desolados, esta división aparece en los discursos de dos formas. En primer lugar, hay una idea que prevalece y es que la presencia de otros opera como un mecanismo de vigilancia y de protección. A pesar de que, en la práctica, uno de los elementos que más cuestionan las mujeres entrevistadas es que pese a la presencia de otros (usuarios del Metro, policías, comerciantes) no implica protección o auxilio en situaciones de acoso vividas, por el contrario, pueden ser concebidos como cómplices por el silencio y la inacción frente a episodios de violencia sexual dentro de este sistema de transporte. En segundo lugar, la mayor afluencia de público implica aglomeración excesiva y hacinamiento por lo tanto un factor de riesgo considerablemente alto. Tal como sostiene Mc Dowell (2000) son estas oposiciones espaciales las que establecen normas, y estas, a su vez, definen los límites que son tanto sociales como espaciales porque determinan quién pertenece a un lugar y quién queda excluido, así como una situación

o emplazamiento de una determinada experiencia. Otro aspecto diferenciador de los espacios desolados es el mantenimiento y cuidado del espacio colectivo, el deterioro y degradación de los ambientes en las estaciones, es un elemento físico que produce mayor percepción de inseguridad.

El Metro en definitiva se encuentra investido de una valoración que no es ni neutral y menos instrumental, es capaz de producir un sentido del lugar (Butz y Eyles, 1997) introduce una complejidad profunda a este espacio cuya representación como hemos podido observar es medioambiental, social y material, donde las mujeres se encuentran físicamente demandadas y simbólicamente tensionadas.

## Algunas reflexiones sobre el Metro y la política de género de la ciudad

Una de principales respuestas institucionales que se ha aplicado para hacer frente a las altas cifras de violencia sexual en el transporte público ha sido evitar el hacinamiento en los medios de transporte masivos mediante la disposición de vagones, rutas y horarios exclusivos para mujeres. Esta política de transporte “solo para mujeres” se ha adoptado en distintos países del mundo, entre ellos México<sup>5</sup>. A continuación, exploramos algunas dimensiones evaluativas de lo que ha sido la segregación espacial como medida de protección para las mujeres de la Ciudad de México. En el caso del Metro la medida de dosificación y seguridad de usuarias ha consistido en la exclusividad de tres vagones por tren en 8 líneas que suman un total de 102 estaciones (58%) en los diferentes horarios de lunes a sábados, además incluye el control de policías para el respeto al programa (INMUJERES, 2013).

5. Existen programas similares en Brasil, Japón, Indonesia, Egipto, India, Tailandia, Irán, entre otros.

Un supuesto fundamental del programa Viajemos Seguras es que la violencia hacia la mujer en el transporte es una forma de discriminación que les impide acceder a los recursos urbanos de la misma manera que los hombres, para ello se modificó la legislación y se logró tipificar la violencia en el espacio público como un delito. El cambio legislativo ha sido una herramienta central para enfrentar la violencia anclada e institucionalizada en el espacio público del transporte.

Aunque las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por las dimensiones físicas y el diseño urbano, los modelos de planificación de transporte no han considerado los determinantes culturales, como se ha dejado en evidencia en los apartados anteriores. Por otro lado, esta medida de separación es relevante en el contexto de la violencia de género, pues se localiza en una espacialidad concreta, el espacio público, lo que resulta novedoso en el sentido de que como lo afirma Massolo (2005), el énfasis de las políticas públicas ha estado más bien dirigida de manera prioritaria hacia la violencia intrafamiliar y por ello a los espacios privados, dejando fuera del análisis los espacios públicos como lugares de violencia de género.

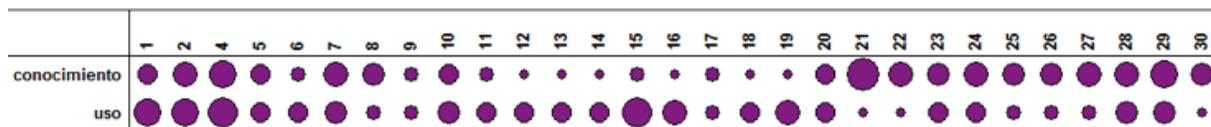
Cuadro 2. Módulos de atención del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México. Fuente: Inmujeres Ciudad de México

Casos atendidos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	ACUMULADO
Acoso sexual	0	0	0	8	43	33	39	123
Abuso sexual	291	273	245	242	262	217	217	1.747
Violación	0	6	8	12	12	7	7	52
Otro tipo de violencia	23	32	30	34	65	59	48	291
Total	314	311	283	296	382	316	311	2.213



Figura 4. Vallas de separación de zonas exclusivas para mujeres. Fuente: Archivo fotográfico proyecto de investigación.

De acuerdo a los datos proporcionados por el Inmujeres se observan los riesgos que enfrentan las mujeres al abordar el Metro. Entre 2008 y el año 2014, los Módulos de Atención del Programa “Viajemos Seguras” registraron un total de 2213 atenciones a mujeres que sufrieron algún tipo de violencia en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Esa violencia se manifiesta principalmente en abuso, acoso u otro tipo de violencia. Tomando en consideración los datos registrados en estos módulos se observa que los casos de acoso sexual han aumentado el último año de registro mientras el abuso sexual tiende a disminuir en los últimos años y a mantenerse estable en los dos últimos. Las alzas en los casos de acoso se pueden explicar, ya sea por un aumento real de la violencia contra las usuarias del Metro o por un incremento en las denuncias y conocimiento de los mecanismos existentes para hacerlo. Mientras que el descenso del abuso, podría estar relacionado con el conocimiento del programa, sin embargo, mientras no existan medidas de evaluación sistemáticas, va a ser muy difícil considerar su efectividad.



Ahora bien, una de las hipótesis de es la relación entre la acción del programa y su relación directa con la movilidad en la urbe y en particular, por lo tanto, un programa como el Viajemos Seguras tendría directa relación con la posibilidad de ampliar recorridos por la ciudad. Es así que de acuerdo a los datos de las encuestas podemos constatar que asociado al funcionamiento del programa las mujeres logran sentirse más seguras en el transporte, desarrollan desplazamientos a lugares más alejados y con ello se recorre otros espacios dentro de la ciudad, visitan parientes y amigos, todo lo cual tiene un claro impacto en la movilidad urbana de las mujeres como lo vemos en el siguiente cuadro.

Figura 5. Uso y conocimiento de la separación de vagones. Fuente: Elaboración propia a partir del análisis textual QDA Miner.

Cuadro 3. Principales efectos del Programa. Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas de vagón. N= Número de encuestadas

	N	%
Sentirse segura en el transporte	651	79,5%
Ir a lugares más alejados	483	59%
Ver a sus parientes y amistades	467	57,1%
Ir cómoda en el transporte	457	55,8%
Conocer la ciudad	446	54,5%
Trabajar	446	54%
Disfrutar de la ciudad	438	53,6%
Salir por la noche	398	48,6%
Llegar temprano a destino	309	37,8%
No se siente insegura en el transporte público	294	36,0%
Total Encuestas Aplicadas: 819		

Esta información coincide con las entrevistas cualitativa en las que constata una opinión bastante generalizada que indica que se está de acuerdo con la medida de separación y que se usa frecuentemente los vagones exclusivos. Asimismo, a través de la encuesta el 92,7 por ciento de las mujeres encuestadas cree que la separación es necesaria.

Prefiero utilizar vagones de los de mujeres porque ahí me siento segura no me siento acosada por las miradas por eso utilizo los vagones de las mujeres porque es por mucho un poco más de seguridad (Mujer 46 años Trabajadora)

Estoy de acuerdo con que se separen los vagones de hombres y mujeres porque para las mujeres es más seguro ir entre mujeres, aunque se vaya un tanto apretada (Mujer 37 años, Trabajadora).

Me parece adecuado usar la separación, si bien no debería ser necesario, por causa del machismo y algunos hombres que creen que pueden abusar de la mujer y no hay límites de respeto mínimo (Mujer 29 años, Trabajadora)

La implementación de la medida de segregación de vagones en una primera mirada contribuye a una opinión generalizada de que el uso de los vagones exclusivos disminuye la percepción de inseguridad. Sin embargo, cabe señalar que frente esta idea hay

algunos matices que conviene indicar, pues también hay usuarias que expresan que no se debe pensar como una solución al problema de violencia sexual, de manera que hay valoraciones que indican que es necesario re-pensar medidas como esta, y enfrentar la raíz del problema.

No creo que sea una forma de eliminar la violencia en el Metro, porque sólo es una medida, es más importante la educación tanto de los policías, como la de todas las personas usuarias del Metro. (Mujer 28 años, Estudiante y Trabajadora)

Una parte de mí si está de acuerdo como con que se separen los vagones porque de alguna forma viaja uno segura y no, porque separándolos nos están viendo como si las mujeres fueran inferiores, o sea en lugar de dar educación y decir "oye tienes que respetar" se dice hay que separarlos porque estos son unos monstruos que nunca van a aprender. O sea, eso es lo que no está bien porque realmente eso no está ayudando en un cambio a futuro. (Mujer 29 años, Trabajadora)

Desgraciadamente tenemos una cultura donde los hombres no están educados para respetar a las mujeres, y definitivamente no estoy de acuerdo porque al final, vayas donde vayas, o en el vagón que vayas, te tienen que respetar. (Mujer 23 años, Estudiante)

En ese contexto, uno de los principales problemas que presentaría actualmente la aplicación del programa Viajemos Seguras se vincula con la baja cantidad de denuncias de las mujeres, de los delitos de violencia sexual en el Metro, y con ello la escasa posibilidad de que la denuncia legal sea utilizada como una estrategia de enfrentamiento. En efecto, tan solo el 9,3 por ciento de las mujeres encuestadas reconoce haber realizado algún tipo de denuncia, lo que es muy bajo en relación a la comisión de delitos sexuales en este espacio público. Con relación a esto, hay una sensación compartida de que la denuncia implica demasiado tiempo y los resultados son frustrantes. A esto se suma la desconfianza en la propia policía y en las autoridades, como algunas de las razones que se dan para no proceder una denuncia. Lo que coincide con la información obtenida en el Consejo Ciudadano que es la institución encargada de dar seguimiento de las denuncias. En 2014 se dio acompañamiento a las 176 víctimas por delitos sexuales en el metro, 118 de los procedimientos iniciados son averiguaciones previas, sin embargo, sólo 6 mujeres han presentaron una denuncia formal de hechos. La principal instancia de remisión ha sido la Fiscalía de Investigación para Atención de Delitos Sexuales. De la información brindada, sólo en el 1% de los casos hubo una amonestación, el 1% otorgamiento de perdón y el 98% se encuentra pendiente.

Finalmente es muy importante considerar la visión de las propias mujeres con respecto a las acciones que podrían mejorar la seguridad en el Metro, y resulta sumamente claro que las propias mujeres consideran que las campañas de sensibilización y mejorar las condiciones de las plataformas son las medidas más adecuadas. En este sentido se confirma que los entornos deben ser considerados y deben tomarse acciones para su mejora (Valentine, 1990). Las intervenciones de seguridad y las acciones de planificación urbana pueden servir para involucrar la participación del público en la producción de un entorno construido seguro y habitable. De los datos abajo presentados llama profundamente la atención que la última alternativa consideradas por un número considerable de las mujeres encuestadas es cambiar el comportamiento de los hombres.

*Cuadro 4. Cómo mejorar la seguridad de las mujeres en le Metro. Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas de vagón.*

	Número de encuestadas	Porcentaje
Campañas de sensibilización	745	91,1%
Mejorar condiciones físicas de plataformas	745	91,0%
Aumentar vigilancia policial en el metro	689	84,2%
Aumentar vagones exclusivos de mujeres	689	84,1%
Policías mujeres encubiertas en vagones	674	82,3%
Poner más cámaras de vigilancia en el metro	660	80,6%
Cambiar el comportamiento de hombres	595	72,7%
Total de encuestas aplicadas= 819		

## Conclusiones

En el desarrollo de este trabajo se ha puntualizado que la violencia, en particular la violencia sexual, constituye un obstáculo para la accesibilidad en igualdad de condiciones a los sistemas de movilidad, principalmente para las mujeres. Llamando particularmente la atención, en que la relación de las mujeres con un espacio de movilidad como el Metro de la Ciudad de México, debido a los altos índices de violencia sexual pone con gran frecuencia a las mujeres en un lugar marginal, de otredad, de manera que estar en ese espacio es problemático. En este camino se le ha dado centralidad no sólo a las mujeres como sujetas de los procesos de movilidad sino también a la corporalidad como una dimensión de la movilidad que muestra que, el cómo las mujeres se mueven, hacia donde se mueven, los ritmos de sus movimientos y la frecuencia de los mismos exhiben una tensión que confirma la diferencia sexual, y se encarna en la amenaza al propio cuerpo. Se ha documentado como enfrentar un ambiente de hostilidad implica en muchas ocasiones transformaciones de sus movimientos por la ciudad, cambios en los sistemas de transporte, gastar más por seguridad, restringir el uso de ciertos espacios para reducir el riesgo, lo que confirma el papel que juega la violencia sexual en la configuración de la movilidad cotidiana restringida y en la relación de las mujeres como colectivo con la ciudad que habitan.

Por otro lado, se ha evidenciado que las dimensiones emocionales y espaciales están imbricadas de formas profundas, donde lo emocional no es sólo un proceso personal sino una experiencia emocional compartida por un colectivo que se ancla en la corporeidad y circula con el movimiento, la rapidez, la densidad y la saturación de un espacio como el metro. Al mismo tiempo el metro como un entorno material permite visibilizar una multiplicidad de microespacialidades y objetos que operan como restricciones a los movimientos en su interior. Se ha constatado que las mujeres como colectivo despliegan geografías cotidianas que definen formas de movilidad, usos corporales del espacio, emociones y comportamientos diferenciales en el espacio público, en particular en el Metro.

Este trabajo además ha utilizado como fuente de análisis una medida programática llevada a cabo en el Metro a través de la implementación de espacios exclusivos para mujeres, y cuyo principal objetivo es proporcionar seguridad en el viaje a las mujeres. La opinión generalizada de las usuarias bajo estudio es que esta acción contribuye a disminuir la percepción de la inseguridad y actos de violencia sexual. Sin embargo, un análisis más fino de los supuestos de este programa permite observar que es una idea controversial, por dos razones. La primera es que se refuerza simbólicamente la idea de las mujeres como víctimas, vulnerables y objetos de una política y, en segundo lugar,

para que logre los efectos esperados debe articularse con cambios a nivel de inversión, de diseño y de mejoramiento del sistema en su conjunto.

Finalmente, nuestros hallazgos muestran que los sistemas de transporte son fundamentales en la reproducción de la distribución desigual de la accesibilidad y de la movilidad, mediante la inseguridad, en tal sentido las políticas de seguridad en el transporte público son aún escasas en la región y para el caso de México, está pendiente la evaluación de estas medidas y su impacto en la vida de las mujeres. Mientras tanto es importante pensar en alternativas donde la gran tarea en esta perspectiva es superar los imaginarios tradicionales que se construyen de las mujeres como grupo vulnerable. Implica reformular el tema en términos de ciudadanía y de derecho a la ciudad es decir “restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del “buen vivir” para todos, y hacer de la ciudad “el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva” (Mathivet, 2011).

Agradecimientos: Este trabajo fue realizado como parte del proyecto Evaluación de Impacto del Programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”. Financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID.

## Bibliografía

- » AGUILAR, Miguel Angel (2013) Ciudad de interacciones. El cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México. En: Aguilar, M.A. y Soto, P. (Coords). *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*. México, Miguel Ángel Porrúa-UAM-I, pp. 85-110.
- » BANKEY, Ruth (2004) The agoraphobic condition. *Cultural geographies* vol.11, pp. 347-355.
- » BAILLY, Antoine (1989) Lo imaginario espacial y la geografía: en defensa de la geografía de las representaciones. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 9, Madrid, pp. 11-19.
- » BONDI, Liz (1992) Gender and dichotomy. *Progress in Human Geography*, núm. 16, vol.1. pp. 98-104.
- » BONDI, Liz (1996) Ubicar las políticas de la identidad, *Debate Feminista*, Núm. 14, pp.14-37.
- » BUTZ, David y EYLES, John (1997) Reconceptualizing Senses of Place: Social Relations, Ideology and Ecology. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol.79. núm. 1, pp. 1-25.
- » BOURDIEU, Pierre (2000) *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- » LEVY, Caren (2013) Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport, *Environment and Urbanization* vol. 25, núm. 1, pp. 47-63
- » CRESSWELL, Tim y PRIYA, Tanu (2008) Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. En: *Genderd Mobilities*, Cresswell, T. y Priya, T. (Eds.). London, Routledge, pp. 2-11.
- » DUNCKEL-GRAGLIA, Amy (2013) Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *Revista de Estudios de Género, La Ventana* vol. IV, núm. 37, pp. 148-176.
- » DUHAU, Emilio y GIGLIA, Angela (2008) *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México:UAM-Azcapotzalco/Siglo XXI.
- » FERRARO, Kenneth (1996) Women's fear of victimization: Shadows of sexual assault. *Social Forces*, 75:2, pp. 667-690.
- » GARIBI, Marcela; ZERMEÑO, Martha y PLÁCIDO, Elizabeth (2010) *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*. México: CONAPRED.
- » GLASER, Barney y ANSELM, Strauss (1967) *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. New York: Aldine Publishing Company.
- » HAGERSTRAND, Torsten (1978) Survival and arena: On the life-history of individuals in relation to their geographical environment. En: Carlstein, T.; Parkes, D. Y Thrift, Nigel (Eds.) *Times, spaces and places: Making sense of time, vol. II: Human activity and time geography*. Nueva York: John Wiley And Sons, pp. 122-145.
- » HANSON, Susan (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17:1, pp. 5-23.

- » HANSON, Susan y HANSON, Perry (1980) Gender and urban activity patterns in Uppsala, Aweden. *Geographical Review* vol. 70, núm. 3, pp. 291-299.
- » INMUJERES (2013) Instituto Nacional de las Mujeres, Gobierno del Distrito Federal [http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa\\_interinstitucional\\_viajemos\\_seguras\\_en\\_el](http://www.inmujer.df.gob.mx/wb/inmujeres/programa_interinstitucional_viajemos_seguras_en_el) Accesado 26/05/2013
- » ILÁRRAZ, Imanol (2006) Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista de servicios sociales* núm. 40, pp. 61-66.
- » JIRÓN, Paola (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, vol. 12, núm 29, Caracas, pp. 173-198.
- » JIRÓN, Paola (2012) Transformandome en la sombra. *Revista Bifurcaciones*, núm. 10. Santiago, pp. 1-14. En línea: [http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones\\_o10\\_jiron.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones_o10_jiron.pdf) Accesado el 25/06/2016.
- » KOSKELA, Hill (1999) Gendered exclusions: Women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 81, núm. 2, pp. 111-124.
- » KUNIEDA, Mika y GAUTHIER, Aimée (2007) *Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible*. Eschborn. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- » MC DOWELL, Linda (2000) *Género, Identidad y Lugar, Un estudio de las geografías feministas*. Madrid: Cátedra.
- » MIRALLES-GUASCH, Carmen, MARTÍNEZ, Montserrat y MARQUET, Oriol (2015) A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* vol. 23, núm. 3, pp. 398-417.
- » MASSOLO, Alejandra (2005) *Género y Seguridad Ciudadana: el papel y reto de los El Salvador: Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD*.
- » MATHIVET, Charlotte (2011) El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "otra ciudad posible. En: *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad propuestas y experiencias*. Santiago: Hábitat International Coalition, pp. 26-39.
- » MOLINA, Irene (2006) Introducción. En: Molina, I. (Ed.) *Romper Barreras. Género y espacio en el campo y en la ciudad*. Santiago: Ediciones El Tercer Actor, pp. 11-22.
- » MORRELL, Helen (1998) Seguridad de las mujeres en la ciudad. En: Booth, Ch.; Darke, J., y Susan Y. (Eds) *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad un espacio para el cambio*. Madrid: Narcea.
- » NAREDO, María (2010) Miedo de las Mujeres como Instrumento del Patriarcado. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, núm. 109, pp. 79-86.
- » PAIN, Rachel y SMITH, Susan (2008) *Fear: Critical Geopolitics and Everyday Life*, Hampshire: Ashgate.
- » PAIN, Rachel (2000) Place, social relations and the fear of crime: a review. *Progress in Human Geography* vo. 24, pp. 365 – 387.
- » PERALTA, Tatiana et al. (2014) *Gender, Travel and Job access: evidence from Buenos Aires*. Washington: BID, Informe de investigación.
- » PHILO, Chris (1999) Más palabras, más mundos: reflexiones en torno al 'giro

cultural' y a la geografía social. *Documents D'analisi Geografica* núm. 34, pp. 81 – 99.

- » QUINTERO, Silvina (1999) Los métodos en debate: la marca de los dualismos en la Geografía feminista. *Documents d'Anàlisi Geogràfica* núm. 35, pp. 147-164.
- » ROZAS, Patricio y SALAZAR, Liliana (2015) *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente*. Santiago: CEPAL.
- » SABATÉ, Ana; RODRÍGUEZ, Juana y DÍAZ, María Ángeles (1995) *Mujeres, espacio y sociedad. Hacia una Geografía del género*. Madrid: Editorial Síntesis.
- » SEAMON, David (1979) *A Geography of the Lifeworld*. New York: St. Martin's Press.
- » STANKO, Elizabeth (1990) *Everyday Violence*. London: Pandora
- » URRY, John (2011) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- » VALENTINE, Gill (1989) The Geography of Women's Fear. *Area* vol. 21, núm. 4, pp. 385-390.
- » VALENTINE, Gill (1990) Women's fear and the design of public space. *Built Environment* 16: 288–303.

**Paula Soto Villagrán** / paula.soto.v@gmail.com

Maestra y Doctora en Ciencias Antropológicas (Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa). Profesora-investigadora del Departamento de Sociología de la División de Ciencias Sociales y Humanidades en la UAM-Iztapalapa, participa en el área de investigación Espacio y Sociedad. Ha publicado artículos en revistas internacionales relacionadas con estudios de género y estudios urbanos.