



PROGRAMA DE DESARROLLO HUMANO

MAESTRÍA EN DESARROLLO HUMANO

Futuros urbanos feministas: análisis de las implicaciones de género en las experiencias de movilidad cotidiana en la Ciudad de México.

Tesista: Paulina Merino Vázquez

Directora de Tesis: Johanna Hernández Cortés

**Tesis para optar por el grado académico de Magíster en
Desarrollo Humano**

Agosto, 2023

Dedicatoria

Dedicada a todas las mujeres que han forjado el camino, principalmente a mis abuelas, a mi madre, y a mi hermana.

A todas las mujeres que luchan desde sus trincheras, que salen adelante, todos los días, a pesar de todo.

A las madres de las personas desaparecidas, quienes luchan por la justicia social.

A las mujeres migrantes.

A las mujeres que transitan por la Ciudad, esperando llegar con bien todos los días a su destino.

A las abuelas de la Plaza de Mayo y,

A todas las mujeres de México.

Agradecimientos

Un profundo agradecimiento a mi familia nuclear y a mi esposo, quienes me han acompañado en este período de aprendizaje. También a mis amigas y amigos, mi otra familia, que desde distintas latitudes me mostraron su apoyo.

Un especial agradecimiento y reconocimiento a mi directora de tesis, por su invaluable guía y sororidad.

Contenido

Resumen.....	5
Introducción.....	6
Justificación.....	8
Planteamiento del problema.....	13
Objetivos y operacionalización de las variables.....	14
Estado del arte.....	17
Marco Teórico.....	20
Metodología.....	24
Cronograma.....	27
Capítulo 1.....	28
Capítulo 2.....	42
Capítulo 3.....	56
Conclusiones/Recomendaciones.....	60
Bibliografía.....	64
Anexos.....	67

Resumen

El presente trabajo ofrece una lectura feminista y de desarrollo humano de la mujer para proporcionar una respuesta a diversas interrogantes: ¿Por qué como mujer la tensión movilidad-accesibilidad-calidad de vida se experimenta diferente a la de un hombre? ¿Qué garantiza el goce del espacio público a la mujer de la misma manera que con las demás personas que son partícipes y reclaman dicho espacio?

Por los desafíos que presentan las mujeres en términos de movilidad, es pertinente plantear esta como un área de oportunidad, especialmente por la resonancia que constituye para los objetivos que persigue el Desarrollo Humano, como el derecho a una vida digna, en el que se incluye el derecho a la ciudad.

Palabras clave: Derecho a la ciudad, Desarrollo Humano, Mujeres, Feminismo, Movilidad, Género, Transporte.

Abstract

This paper offers a feminist and human development reading of women to provide an answer to various questions: Why as a woman the tension mobility-accessibility-quality of life is experienced differently from that of a man? What guarantees the enjoyment of public space for women in the same way as for other people who participate in and claim said space?.

Due to the challenges presented by women in terms of mobility, it is pertinent to consider this as an area of opportunity, especially due to the resonance it constitutes for the objectives pursued by Human Development, such as the right to a dignified life, which includes the right to the city.

Keywords: Right to the city, Human Development, Women, Feminism, Mobility, Gender, Public Transport, droit à la ville.

Introducción

El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que tiene fundamentalmente que ver con cómo las personas utilizan la ciudad, pero también en cómo tienen la posibilidad de decidir sobre ese espacio. En ese contexto, es importante visibilizar y analizar desde una lectura de género, algunas demandas y reflexiones sobre la experiencia que viven en el cotidiano los grupos sociales que históricamente han sido subordinados, en este caso en específico, las mujeres, lo cual, de una manera u otra, ha condicionado el desarrollo pleno de sus capacidades.

En ese sentido, es importante garantizar el goce del espacio público de manera igualitaria, desde una perspectiva transversal y de seguridad, sin embargo, desde una lectura crítica, esto mismo se vive de manera distinta entre hombres, mujeres y personas con orientaciones e identidades sexuales diversas, donde estas dos últimas partes de la población han sido relegadas del uso del espacio público, debido a una concepción machista, heteronormativa y hegemónica del concepto de ciudad; y de cómo ésta debe de ser construida para poder ser disfrutada.

Como se indica previamente, este estudio nos permite repensar en dicho espacio y reconocer el potencial que posee para ser experimentado de forma igualitaria por todos los grupos que tienen derecho a experimentar la ciudad; así pues, también pensar y diseñar políticas públicas que construyan un papel reivindicatorio con los grupos sociales en estado de subordinación, (en nuestro caso de estudio, las mujeres) y vulnerabilidad al momento de gozar del espacio público. Logrando, con ello, disminuir la brecha de desigualdad y discriminación, la inseguridad, y hacer sujetos de participación política a las mujeres.

El propósito de este trabajo, es realizar un aporte para la visibilización de la mujer en el espacio público, fundamentalmente en la manera que tienen de ejercer el derecho a disfrutarlo, es decir, cómo hacen uso del derecho a la ciudad a través de la movilidad y seguridad. Es así que, el siguiente documento de investigación desarrolla postulados en tres partes:

La primera parte aborda la relación de género y movilidad con relación al estudio del derecho a la ciudad para la construcción y desarrollo eficaz de las estrategias de Planes

Estatales, a través del estudio de los Derechos Humanos de las Mujeres a través del tiempo, y cómo es que este grupo ha construido su relación con el espacio público.

Asimismo, se examina la relación de la movilidad de las mujeres con su desarrollo en el espacio urbano, y la injerencia y efecto colateral de la misma interacción para el diseño, planificación y ejecución de los planes estatales en la Ciudad. Por otro lado, se estudiarán las violencias que experimentan las mujeres en el espacio público y de qué manera afecta a la movilidad, a su autonomía y libertad.

La segunda parte de la investigación consta de las experiencias directas de personas mujeres usuarias del transporte público, así como de parte del funcionariado que colaboró en el diseño y ejecución del Plan Estratégico de Género y Movilidad (en adelante, PEGM).

Finalmente, se brindan recomendaciones y conclusiones sobre los alcances, oportunidades y retos que presenta el Plan Estratégico de la Ciudad de México con relación a la movilidad de las mujeres, desde una perspectiva feminista y de Desarrollo Humano.

Justificación

Los derechos de las mujeres son Derechos Humanos y, en la misma línea, la igualdad de género es un derecho fundamental. Promover la igualdad de género constituye una pieza clave para alcanzar el Desarrollo Humano: construir una sociedad próspera, reducir la pobreza, llevar a cabo la efectiva distribución de los recursos, la promoción de la salud, la educación, la protección y el bienestar de las niñas y los niños, entre otras cosas.

Un ejemplo de este compromiso internacional a favor de los derechos de las mujeres, puede ser detallado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular, el Objetivo 5 “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas(...)la igualdad de género no solo es un derecho fundamental, sino que es uno de los fundamentos esenciales para construir un mundo pacífico, próspero y sostenible” (ONU, 2021). No obstante, el goce pleno de dichos derechos y la igualdad de género conlleva muchos desafíos, específicamente cuando persisten obstáculos como la invisibilización de las mujeres y la subestimación de sus capacidades, por ejemplo, en el espacio público urbano, el cual fundamentalmente ha sido construido bajo un orden patriarcal en donde el dominio masculino es latente.

En particular, menciona Carrera (2016), América Latina ha experimentado un proceso de urbanización acelerado y desorganizado, lo que se ha traducido en grandes territorios con condiciones urbanas desfavorables y altos índices de desigualdad. Podemos indicar que, en este contexto, las mujeres se ven particularmente desfavorecidas, manteniéndose al margen de la participación sobre dichos espacios.

Derecho a la Ciudad: una ciudad feminista.

Dentro del universo del Desarrollo Humano, existe un derecho, poderoso en sus implicaciones y narrativas sociales cotidianas, lo vivimos todas y todos quienes habitamos una gran urbe: hablamos del Derecho a la Ciudad. Las Naciones Unidas lo describe como “el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna” (ONU, 2020). La urbanización ha sido un importante motor del Desarrollo Humano y reducción de la pobreza. No obstante, la expansión sin precedentes de la zona urbana ha generado múltiples desafíos para la sociedad.

El Derecho a la Ciudad, de acuerdo con el pionero y estudioso del mismo, quien acuñó el término, Henri Lefebvre, puede traducirse en una forma de reapropiación del espacio público. Nos lo muestra Mathivet (citando a Lefebvre, 2009) y afirma que “la ciudad fue tomada por los intereses del capital y así dejó de pertenecer a la gente” (Mathivet, 2009).

De esta forma, Lefebvre aboga a través del derecho a la ciudad por “rescatar el hombre como elemento principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido” (Mathivet citando a Lefebvre 2009). Sobre esta conclusión, se puede afirmar que este derecho implica entonces resignificar la 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 citando a Lefebvre, 2009).

De conformidad con ONU-Hábitat (2019), el cual constituye el Programa de las Naciones Unidas que promueve el desarrollo de asentamientos humanos sostenibles desde el punto de vista social y medio ambiental, para 2050, la población urbana se duplicará, por lo que la urbanización será tendencia transformadora del s.XXI. De ahí que se consideren a las ciudades y a los espacios públicos, centros de las interacciones sociales y culturales, epicentros de actividades económicas, pero también todos estos cambios llevarán a las urbes a tener repercusiones ambientales y humanitarias.

Por otra parte, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) afirma que, si bien, los efectos de la urbanización afectan a hombres y mujeres, no lo hacen

en la misma proporción: la tensión en este último grupo es especialmente significativa debido a los retos que enfrentan causados por las desigualdades de género. La garantía de los derechos de las mujeres y las niñas es vital para el progreso ciudadano: la igualdad en el ejercicio de sus derechos sociales, políticos y económicos permite el pleno acceso a una vida libre de violencia, lo que vuelve a una sociedad más próspera.

La ciudad feminista es un concepto que busca visibilizar a todos los cuerpos que habitan en ella; no excluye de ninguna manera a los hombres. Es necesario el estudio del eje de derechos de las mujeres por las implicaciones actuales en las cuales se desarrollan. Si bien la lucha por el reconocimiento de los derechos de las mujeres data de mucho tiempo atrás, actualmente las nuevas generaciones experimentan y viven la ciudad de formas inusitadas, y si bien es cierto que todas y todos contribuimos a la dinámica ciudadana, existen grupos poblacionales en condiciones de vulnerabilidad que necesitan de condiciones específicas para lograr su desarrollo dentro de la ciudad, por ejemplo: los jóvenes, las personas con discapacidad, las niñas y, nuestro grupo de estudio: las mujeres. Es decir, como lo dice Moctezuma (2020): “un proyecto participativo de construcción del hábitat”.

En el caso de la Ciudad de México y el PEGM (2019), nuestro objeto de estudio, el diseño urbano es convencional, es decir, está basado en atender a las necesidades de cierto tipo de actividades, de acuerdo con la asignación de roles productivos; los hombres, en su mayoría, lo hacen en desplazamientos de tipo pendular (casa-trabajo-casa), mientras que el desplazamiento de las mujeres se da en forma de “estrella” y, la mayoría lo hace en transporte público. Este tipo de diseño urbano, afecta tanto a las mujeres, como a otros grupos minoritarios de género, lo que provoca el incremento de las desigualdades, de situaciones de violencia, entre otros factores en detrimento a la mujer. Sobre este caso, Vadillo (2019), afirma:

La capital mexicana forma parte de una de las aglomeraciones metropolitanas más grandes del mundo. La diversidad de su población, así como las características geográficas, demográficas y urbanas de Ciudad de México traen consigo enormes desafíos en temas vitales, como el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo, la expansión y el funcionamiento de infraestructuras, el uso del espacio público, la sustentabilidad ambiental, el sistema hídrico, la gestión integral del riesgo, la movilidad, la vivienda, entre otros.

Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en la Ciudad de México existen 4 millones 805 mil 17 mujeres, quienes representan el 52.2% del total de la población. Ante estas cifras, y aunado a lo destacado por Vadillo (2019), ha sido absolutamente necesario implementar programas que garanticen una experiencia más segura para las mujeres que transitan y viven la ciudad, a través de la movilidad. Durante esta investigación, nos concentramos en el PEGM (2019) de la CDMX, específicamente en la alcaldía Cuauhtémoc, en la cuál se encuentra la mayor intersección de los principales medios de transporte público de la capital mexicana, pues esta zona constriñe el Centro Histórico. En ese contexto, (Jaramillo & Rodríguez , 2021) indican:

Las ciudades se habitan diferenciadamente por género. Se diseñaron y planearon así principalmente a partir de la revolución industrial europea, prácticas de diseño urbano que separan las tareas de reproducción y producción asumen una división sexual del trabajo que asigna a las mujeres el rol de cuidadoras y asume que permanecen en casa y son relativamente inmóviles, mientras que los hombres, proveedores, se desplazan. (Jaramillo & Rodríguez , 2021)

En esa línea, y por los desafíos que presentan las mujeres en términos de movilidad, es importante plantear esta como un área de oportunidad, especialmente por la resonancia que constituye para los objetivos que persigue el Desarrollo Humano, como el derecho a una vida digna, en el que se incluye el derecho a la ciudad. Este análisis servirá para llevar a cabo diagnósticos de las estrategias ejecutadas por los órganos y entidades correspondientes por circunscripción, en este caso, el Gobierno de la CDMX a través de la Secretaría de las Mujeres (SEMujeres) e instituciones como el Instituto Nacional de las Mujeres (INMujeres) y la Secretaría de Movilidad (SEMOVI); con esto podremos determinar si se puede continuar con las mismas líneas de acción o bien, reestructurarlas.

Es así que, para efectos de la presente investigación, se hace pertinente abordar la situación de las mujeres en tránsito, en dónde el ejercicio será el de analizar los resultados que han tenido la implementación de mecanismos jurídicos e institucionales, en este caso el PEGM para garantizar a las mujeres un espacio público saludable, en una ciudad segura y que garantice el acceso a los servicios sin limitaciones ni barreras. En ese mismo sentido, se

pretende evaluar la percepción de mujeres que hacen uso del transporte público, así como el factor seguridad que también será clave para nuestra investigación.

El presente análisis busca ser de utilidad para diseñar hojas y/o mapas de ruta y el mejoramiento o propuestas de políticas públicas transversales, así como la implementación de metodologías para evaluar el PEGM y su relevancia en la gran ciudad. De igual manera, a mediano plazo nos permitirá diseñar herramientas por medio de las cuales obtengamos resultados cuantitativos precisos, como indicadores de género mediante los que se podrán monitorear y evaluar planes, proyectos y programas en defensa de los derechos de las mujeres.

Asimismo, a largo plazo, se podrá contar con un sistema cualitativo que nos permita obtener datos concretos y con ello iniciar mecanismos regionales, de cooperación bilateral y multilateral, con financiamiento de distintos organismos en miras a alcanzar objetivos de Desarrollo Humano, como el de seguridad, el ya mencionado derecho a una vida digna, entre otros.

De este modo, a cuatro años del lanzamiento del PEGM, es imperante contar con herramientas que permitan evaluar las propuestas ahí contenidas, particularmente por los compromisos realizados y lo que significa para una sociedad como la mexicana, específicamente cuando uno de los objetivos principales de ese Plan es integrar de manera *interseccional* la equidad y la inclusión en la Ciudad, convirtiéndola en un lugar más incluyente, equitativa y accesible para todas.

Planteamiento del Problema

El presente trabajo ofrece una lectura feminista y de desarrollo humano de la mujer para proporcionar una respuesta a diversas interrogantes: ¿Por qué cómo mujer la tensión movilidad-accesibilidad-calidad de vida se experimenta diferente a la de un hombre? ¿Qué garantiza el goce del espacio público a la mujer de la misma manera que con las demás personas que son partícipes y reclaman dicho espacio?

Por los desafíos que presentan las mujeres en términos de movilidad, es pertinente plantear esta como un área de oportunidad, especialmente por la resonancia que constituye para los objetivos que persigue el Desarrollo Humano, como el derecho a una vida digna, en el que se incluye el derecho a la ciudad. Este análisis servirá para llevar a cabo diagnósticos de las estrategias ejecutadas por los órganos y entidades correspondientes por circunscripción, en este caso, el Gobierno de la CDMX, a través de la Secretaría de Mujeres e instituciones como INMUJERES; con esto podremos determinar si se puede continuar con las mismas líneas de acción o bien, reestructurarlas.

Sobre estos aspectos, Greed (1996), menciona que:

A pesar de las acciones promovidas por las instituciones internacionales, es imperante la construcción de políticas públicas locales que le asignen a las mujeres un rol significativo en la planificación urbana. Esto deberá llevarse a cabo considerando que las mujeres no son un grupo unitario, y existen muchos tipos de mujeres, con puntos de vista y bases ideológicas diferentes. (Greed, 1996).

Tomando como partida el fundamento que expone Greed, esta investigación se centrará en analizar, la política pública local a fin de que por medio de la misma se garantice el uso de los espacios públicos para las mujeres sin diferencia de clase, procedencia cultural, o identidad sexo genérica.

Objetivos y Operacionalización de las Variables

La ciudad como la conocemos no es un ente neutro: en este espacio se expresan tensiones de poder. El diseño de la ciudad por sí sola constriñe un sinnúmero de elementos que benefician a unos más que a otros: la exclusión social y las desigualdades de género son una constante.

Este trabajo explora el rol de las mujeres en el espacio público urbano, a través de la movilidad. Es a partir de la experiencia de las mujeres que se analizará la manera en la que está diseñada la ciudad, desde sus instrumentos jurídicos hasta su infraestructura y de cómo esto afecta directamente con las oportunidades de desarrollo, de acceder a una vida libre de violencia y a una sociedad urbana próspera. Son estos supuestos los que construyen las variables que a continuación se exponen.

Objetivo General:

Analizar los alcances, oportunidades y retos del Plan Estratégico de Género de la CDMX, para la movilidad y calidad de vida de las mujeres que viven y transitan el espacio público urbano de la alcaldía Cuauhtémoc, desde una perspectiva feminista y de desarrollo humano.

Objetivos específicos:

1. Determinar la relación género-movilidad-accesibilidad establecida en las estrategias desarrolladas en el Plan Estratégico de Género de la Ciudad de México.
2. Identificar las percepciones sobre movilidad y calidad de vida que tienen las mujeres que viven y transitan el espacio público urbano de la alcaldía Cuauhtémoc.
3. Examinar las fortalezas y las áreas de oportunidad que presenta el Plan Estratégico, desde una perspectiva feminista y de desarrollo humano, en la movilidad y seguridad de las mujeres.

Variable	Dimensión	Indicador
Rol de la mujer para reivindicar la necesidad de las mujeres para participar en la gestión de las ciudades y hacerlas más igualitarias.	Social	Número de mujeres que consideran que existen roles asignados por carga histórica-cultural sin considerar perspectiva de género.
		Proporción de mujeres que utilizan el transporte público vs Proporción de hombres que utilizan el transporte público con confianza.
	Seguridad	Implicación hombre-mujer en la movilidad cotidiana de la CDMX. “La geografía cotidiana de los hombres y las mujeres son totalmente diferentes por lo que respecta a estilos de vida, movilidad y comportamiento en la ciudad, tipo de movimiento pendular vs pentágono”(Ortiz, 2007).
		Seguridad al explorar el espacio público urbano: percepción del miedo. Análisis del incremento del uso de plataformas de transporte privado para transitar la Ciudad/ Tasa de mujeres atendidas por alerta de género en los Ministerios Públicos de la alcaldía.
	Seguridad Gobernanza ¹	Impacto de violencias de género en su movilidad/ gasto en productos de defensa personal, localización geográfica de la incidencia colectiva de la Ciudad (mapeos), erogaciones en instrumentos de disuasión delictiva/defensa personal.
		Proporción de mujeres que se sienten seguras en el transporte público/se llevarán a cabo encuestas a las usuarias.
		Tiempo total transcurrido en el tránsito en proporción al nivel de servicio del transporte público ofrecido

¹ Este indicador hace referencia a la capacidad del Gobierno de garantizar la seguridad a las mujeres a través del otorgamiento de condiciones dignas en el transporte, ya sea que habiten o transiten por la Ciudad.

<p>Accesibilidad.</p> <p>“ Mientras más seguro, eficaz y asequible sea el transporte para las mujeres, mayores serán las oportunidades para que éstas puedan decidir continuar con su educación y trabajo” (CEPAL, 2017)</p>	<p>Gobernanza²</p> <p>Económico</p>	<p>Vitalidad de la alcaldía: diseño y ejecución de programas de transporte seguro y colectivo.</p>
		<p>Realizar un diagnóstico de la infraestructura de accesibilidad/movilidad cotidiana y de cuidado: lugares de descanso, de lactancia, guarderías entre trayectos.</p>
		<p>Mecanismos legales de promoción de las mujeres en el sistema de movilidad.</p>
		<p>Accesibilidad a los servicios principales en esquemas de movilidad poligonales/ encuesta.</p>
		<p>Distribución equitativa hombre-mujer como cabezas de familia de cuidados domésticos.</p>
	<p>Económico</p> <p>Sustentabilidad/Social</p>	<p>Ahorros en el costo del transporte, beneficios para usuarias mujeres.</p>
		<p>Movilidad sustentable: proporción de mujeres que perciben la experiencia ciudadana como accesible, segura y ecológica.</p>
<p>Movilidad y género (cotidiana y cuidadora). Institucionalidad y acciones para brindar la seguridad e incorporación de más mujeres al sector transporte.</p> <p>Avanzar hacia una movilidad sostenible en la regulación de los sistemas de transporte capaces de satisfacer las necesidades de movilidad vinculadas al género.</p>	<p>Sustentabilidad/Social</p>	<p>Proporción de mujeres que son incluidas en proyectos comunitarios para experimentar la Ciudad.</p>

² Este indicador hace referencia a la capacidad del Gobierno de garantizar la seguridad a las mujeres a través del otorgamiento de condiciones dignas en el transporte, ya sea que habiten o transiten por la Ciudad.

Estado del Arte

Al realizar una revisión documental sobre la relación movilidad-accesibilidad-calidad de vida de las mujeres de la Ciudad de México, se encontraron algunas líneas temáticas que permiten tener un panorama del estado actual sobre el análisis de esta situación.

Encontramos que, en México, desde 1974 ha habido modificaciones importantes de la ley mexicana, en cuanto a los derechos de las mujeres se refiere: en ese año, la capital del país fue sede de la primera Conferencia Mundial dedicada a la condición de mujeres impulsadas por la ONU y en la que hubo representantes de 133 países. Este hito fue el epítome del trabajo constante y de demostraciones feministas que tuvieron lugar en años pasados, con personajes ilustres en la defensa de los Derechos de las Mujeres, como Hermila Galindo, Elvira Carrillo Puerto, o Rita Cetina Gutiérrez, por destacar a algunas: “cualquiera que sea la periodización que se realice, los movimientos de derechos de las mujeres en México ofrecen singularidades y matices propios en el gran cauce reivindicativo de la región y han representado una poderosa polea para los feminismos latinoamericanos” (Barrancos: 2020).

En ese contexto, pese a que la lucha que inauguraron dichas mujeres fue un parteaguas para la historia actual, existen grandes críticas al paradigma de la mujer actual en diversos espacios, como el que hacen (Jaramillo & Rodríguez , 2021):

Las prácticas de diseño urbano que separan las tareas de reproducción y producción asumen una división sexual del trabajo que asigna a las mujeres el rol de cuidadoras y asume que permanecen en casa y son relativamente inmóviles, mientras que los hombres, proveedores, se desplazan. Al diseñar usos de suelo, rutas de transporte y sus frecuencias de paso con estos supuestos, refuerzan las desigualdades de género. (Jaramillo & Rodríguez, 2021).

Sobre el aspecto anterior, en el mismo contexto que otorgan Jaramillo & Rodríguez, Zaida Muxí (2022), urbanista y arquitecta enfatiza la necesidad de que los espacios públicos respondan al derecho de que las mujeres puedan disfrutar de ellos y su apuesta se basa en la caminabilidad y el transporte público de calidad para lograr ciudades más igualitarias, tanto en clase, edad y, por supuesto, género.

Para ahondar más en el concepto de caminabilidad y accesibilidad del espacio, Jaramillo-Molina y Rodríguez Leal-Isla señalan que

En la Ciudad de México, las mujeres suelen hacer más viajes caminando respecto de los hombres, y las inversiones en infraestructura peatonal se han hecho solamente en zonas centrales de la ciudad y no en las áreas más alejadas, ignoradas por la inversión pública donde la movilidad peatonal de las mujeres es mayor.

(Jaramillo-Molina y Rodríguez Leal Isla, 2021).

Es así como a partir de la obtención de datos que hacen estos autores, se devela el papel fundamental que constituye la mujer en el Desarrollo Humano, particularmente ese papel que puede iniciarse en el espacio público, por ejemplo, Jiménez (2019), realiza un extenso trabajo sobre el ejercicio del derecho a la ciudad en la Ciudad de México: un acercamiento a partir de dos instrumentos”, en dónde se realiza una primera mirada y lleva a cabo un surgimiento teórico y aceptación social a partir del estudio de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad en el año de 2010. Este acto es uno de los primeros en ser concebidos como articulación para obtener un análisis propio sobre la metrópoli, caso de nuestro estudio. Este acercamiento se da en una coyuntura política que anima a probar dinámicas dentro del espacio público que sólo son entendidas en grandes urbes como la CDMX.

En la misma línea que Jiménez, y para confirmar la transversalidad del objeto de nuestro estudio, distintos urbanistas han dedicado varias líneas al estudio del tema. Tal es el caso de Carlos Eduardo Aguilar Seligman (1996), quien desde los inicios de la década de los 90 reivindica el significado del espacio urbano.” el espacio urbano por medio de la interrelación de los lugares, los caminos y las regiones dentro de los diferentes niveles es entendido como verdadera dimensión de la existencia humana en un territorio”. Con ello, da cabida a elementos de abstracción que, posteriormente, formarían un vínculo inseparable en la percepción del espacio público por los distintos grupos sociales que lo habitan.

En ese contexto, Damián (2019) y en un estudio mucho más reciente, afirma que el trabajo femenino es uno de los elementos más concretos para ilustrar las nociones abstractas de rol de género y relaciones de género (Karsten y Meertens, 1992), ya que afirma que en dicho espacio es dónde podemos observar las pronunciadas diferencias en cuanto a los roles, pero también en la construcción, reproducción y apropiación del espacio.

Asimismo, confirma la relación que existe entre la movilidad y el espacio, desde el punto de vista de una reproducción social, volviendo a enunciar a dos prominentes urbanistas, como Neil Smith y Cindi Katz, autoras estadounidenses que abordan el tema de la precariedad, la lucha de clases y sexos.

Finalmente, nos entrega un análisis sobre la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (2008), en dónde el artículo 16 es violentado indiscriminadamente, y menciona el vínculo tan directamente vinculante entre transporte, movilidad y poder.

Retomando los trabajos mencionados *supra*, se vuelve imperante la planificación de Políticas Públicas con perspectiva de género. Existen varios mecanismos y sobre todo soporte documental que sirven de apoyo y ayuda a identificar la relevancia de la inclusión de la mujer en la vida pública a través de todos sus aspectos: político, económico, social y cultural.

En síntesis, según lo identificado, esta investigación aportará en conocer si las directrices de movilidad contenidas en el Plan Estratégico de Género de la Ciudad de México integran de manera óptima el paradigma de género y movilidad, fundamentalmente para las beneficiarias del servicio de transporte público en alcaldía Cuauhtémoc, CDMX. Asimismo, saber si dichas estrategias se traducen en dinámicas inclusivas para las mujeres que transitan el espacio público, considerando asimismo su percepción de seguridad.

Marco Teórico

Una de las principales pioneras en el estudio de la relación del feminismo con el desarrollo humano, es sin duda, Martha Nussbaum, quien enfatiza la incesante lucha de las mujeres para poder ser reconocidas plenamente como sujetos de derecho y poder obtener sus libertades individuales, para dejar de ser invisibilizadas y disminuir la brecha de desigualdad que ha protagonizado la mujer a lo largo de la historia.

Por su parte, Bell Hooks, afirma que había que centralizar lo que estaba al margen, como los distintos grupos minoritarios. Al respecto de la mujer, consideraba que era primordial colocar en el centro los problemas que las afectan de manera directa y con ello, reducir la desigualdad casi natural que ostentaban, convirtiéndolo en un asunto público, ya que sólo de esa manera podía hacerse visible la desigualdad y, por lo tanto, se podía atacar ese problema. En sus propias palabras “El feminismo es la lucha por acabar con la opresión sexista. Su objetivo no es beneficiar únicamente a un grupo específico de mujeres, a alguna raza en particular o a alguna clase social de mujeres. Tiene el poder de transformar todas nuestras vidas de manera sustancial” (Jordana, 2021).

De las reflexiones sobre la centralización y visibilización de los problemas de las mujeres como asuntos públicos, Marta Ferreyra distingue los elementos teóricos y de enfoque de género con el enfoque de Derechos Humanos y el de necesidades. Ella habla sobre un orden de género, y enfatiza en que provoca una ruptura que tiene que ver con la división social del trabajo, misma que alimenta la desigualdad que vivimos las mujeres y las niñas. Asimismo, coincide con Hooks y afirma que poner en el centro a las mujeres es poner otra mirada en la política pública, las cuales son tarea del Estado, es decir, crear un marco normativo de respeto de los Derechos Humanos.

Una herramienta vital para esta autora es la de la interseccionalidad, ya que nos permite tener presentes otros sistemas de opresión al analizar y definir la política pública; concretamente, nos habla sobre la relación de las mujeres y la movilidad, enfatizando que si no se visibilizan a las mujeres que están transportándose, no será posible pensar tampoco en la violencia que está sucediendo en el transporte público, por lo tanto es una mirada que tiene que ser guiada no solamente por el género, sino también por la interseccionalidad.

Sobre esta otra mirada, la urbanista española Zaida Muxí, afirma que pensar sobre interseccionalidad al momento de diseñar y ejecutar políticas públicas es, básicamente: “el objetivo consiste en disfrutar de ciudades inclusivas que tengan en cuenta, la diversidad real de los hombres y las mujeres, posibilitando de este modo que el derecho a la ciudad sea un derecho humano para todas las personas” (Montaner y Muxí. 2011:26).

Asimismo, esta investigación ofrece un panorama basado en planteamientos de Organismos Internacionales como la CEPAL, el Banco Mundial, y, por supuesto, las Naciones Unidas a través de sus múltiples Consejos, Agencias e Instituciones. Estos ostentan un panorama de carácter universal al tópico que nos ocupa. Además, el tema es recogido y acotado por autoras que en su mayoría pertenecen al ramo urbanístico y geográfico-social, cuyo estudio se vuelca en las diversas reflexiones sobre sus experiencias en torno a las prácticas y a la planificación urbanística con varios propósitos, que serán develados más adelante.

Si bien en la actualidad existe cierta claridad sobre el camino que le aguarda al presente tema, destacan dos autoras, bastiones en el estudio de la geografía de las mujeres en las áreas urbanas. Pat Burnett (1973) e Irene Bruegel (1973), quienes, desde la corriente positivista-marxista, realizaron una crítica distintiva y muy enfática a las conceptualizaciones sobre geografía y ciudadanía, en donde señalaban que los modelos de crecimiento urbano tenían un alcance explicativo, predictivo y prescriptivo limitado debido a un análisis inadecuado de los principales cambios sociales, por ejemplo: erradicación final del sexismo, el racismo y la existencia de un poder permanente. Esta refutación constituyó el primer paso para los paradigmas que surgieron tras sus observaciones sobre sexismo y poder.

Posteriormente surgen de manera más puntual, estudiosas provenientes de disciplinas como la arquitectura, quienes retomaron las bases de sus antecesoras Brunett y Bruegel, aunque profundizando en las causas de los conceptos urbanos, y en la crítica hacia los modelos ya existentes. Se destaca el trabajo de Linda McDowell (1983) y Gerda Werkele (1984). McDowell enfatizó el rol del género en la planificación urbana y la división imprescindible de la esfera pública y la privada, cuya aportación es un hito en el estudio del presente tema, ya que pudo distinguirse la influencia de los roles asignados a los géneros para la zonificación de las ciudades; Werkele evidencia el lugar de la mujer en la ciudad y además, enfatiza que es imposible entender el papel de la mujer en la ciudad sin tener claro el lugar de la misma en el hogar ya que las responsabilidades que se le atañen a la mujer son

primariamente el cuidado de los hijos y de la casa, incluso si trabajan tiempo completo. Werkele, además fue una de las primeras en expresar la movilidad como una necesidad clave para el ambiente en el que se desarrollan las mujeres.

También Martha Nussbaum en “Las Mujeres y el Desarrollo Humano” (2012), destaca que el pensamiento político y económico internacional debe ser feminista, atento, a los problemas especiales que enfrentan las mujeres a causa de su sexo, problemas sin cuya comprensión no pueden enfrentarse correctamente los temas de la pobreza y el desarrollo. Nussbaum hará un abordaje filosófico, lo que nos permitirá, al mismo tiempo, aplicarlo a nuestro objetivo específico sobre la percepción de las mujeres en torno a goce y derecho a la ciudad.

A finales de los noventa, el tema se vuelve a retomar de forma más inclusiva, se extiende el estudio de la relación ciudad-género a través de reflexiones por medio de identidades nuevas, edad, sexo y hasta el origen étnico y cultural. Asimismo, se apuntala el feminismo como piedra angular y el estudio de conceptos insertados en la lucha feminista - como el del *techo de cristal*- cobran relevancia para explicar el fenómeno de la planeación urbana y la desigualdad derivada de la poca participación de las mujeres en el diseño de las ciudades. (Greed, 1996; Velázquez, 2000).

Por otro lado, Vadillo (2017), afirma que una de las dimensiones más sistemáticamente ignoradas en las políticas de transporte de los últimos decenios en América Latina, además de la de igualdad e inclusión social, es la dimensión de género.

Sin embargo, existe ahora un importante cuerpo de literatura que documenta la forma en que el género influye en las prácticas y experiencias de movilidad y cómo estas pueden ser tomadas en cuenta en política pública. Se considera que varios autores y autoras han demostrado que la movilidad tiene características diferentes pero que sólo la primera ha sido considerada en la planeación e implementación de la infraestructura y sistemas de transporte.

En ese sentido, Loukaitou-Sideris (2004) destaca el factor de la seguridad y el diseño de las ciudades en respuesta al temor de las mujeres de transitar en espacios públicos; Tobío y Henche (1995) afirman que las mujeres circulan mayoritariamente a horas y por motivos diferentes al de los hombres, que, pese a que están representadas en los gobiernos municipales es muy distinta la proporción respecto a la de los varones. Las manifestaciones de violencia de género son notorias en la utilización del espacio público y el disfrute de ellos: servicios de salud, educativos, de seguridad y de transporte.

Sobre ello, Ortiz (2018), enfatiza que la percepción de seguridad es un tema recurrente en materia de urbanismo, pero generalmente ha sido abordado desde la prevención situacional, y no, desde la inclusión del género como patrón cultural. También señala que existe un factor cultural asociado a la inseguridad de las ciudades para las mujeres: “el miedo y la percepción de la seguridad limitan el derecho de las mujeres a la ciudad, lo que se ejemplifica en cómo las mujeres reducen su movilidad por la noche”. (Ortiz Escalante, 2018).

En la misma línea es menester rescatar la opinión de Jirón (2007), quien apunta 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 de moverse por la ciudad” (Revista Venezolana de Estudios de la Mujer, 2007)

Este apunte de Jirón, reafirma la importancia de la interseccionalidad y transversalización del género y sus afecciones a la cotidianidad de las personas que se movilizan en ella. Una de las principales afecciones es el miedo, derivado de la exacerbada desigualdad existente entre géneros, así como de la inseguridad a la que siempre están expuestas las mujeres.

Metodología

Esta tesis propone analizar el caso del PEGM 2019 de la Ciudad de México. Para tal efecto, esta investigación será de **tipo descriptiva- explicativa**, a partir del método cualitativo. Lo anterior, debido a que, como se ha manifestado anteriormente, busca describir profusamente los aspectos de la realidad de las mujeres que transitan y habitan el espacio público, además de conocer si las directrices de movilidad contenidas en el (PEGM 2019) integra de manera óptima el paradigma de género y movilidad, fundamentalmente para las beneficiarias del servicio de transporte público en la alcaldía Cuauhtémoc, CDMX.

Asimismo, saber si dichas estrategias se traducen en dinámicas inclusivas para las mujeres que transitan el espacio público, considerando también su percepción de seguridad. En tal virtud, será importante reconocer la importancia de la opinión oficial de las personas responsables del diseño del plan, es decir, funcionarios y funcionarias de la Secretaría de las Mujeres (SEMujers) y de la Secretaría de Movilidad del Gobierno de la CDMX (SEMOVI) Ello se logrará con entrevistas en profundidad.

En contraste, pero no de manera excluyente, a partir de la técnica cualitativa del relevamiento bibliográfico se relevarán datos cualitativos y cuantitativos. El corpus de documentos a analizar estará compuesto por: el informe documental de la CEPAL (2017) *“Planes de Igualdad de Género en América Latina y el Caribe. Observatorio de Igualdad de género. Estudio 1”* (CEPAL, 2017); el artículo publicado por la Biblioteca Virtual Wiley: *“Social change: the status of women and models of city form and development”* (Burnett, 1973); el artículo *“El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear otra ciudad posible”* (Mathivet, C., 2009); informe de las Naciones Unidas *“Componentes del Derecho a la Ciudad”* contenido en la página oficial de ONU Hábitat (ONU, 2020); artículo *“Territorios fragmentados. Desigualdades en el espacio de ciudades mexicanas”*, publicada en la Revista Este País (2020); Programa de Gobierno Alcaldía Cuauhtémoc (2019); Boletín CF+S *“El tiempo de las cerezas. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo”*, en Ciudades para un futuro más sostenible (2000), también el libro *“Movilidad en las metrópolis: hacia un paradigma de sustentabilidad y accesibilidad urbana”* (Vadillo, 2019), y por supuesto, el Plan Estratégico de Género y de Movilidad (2019).

El Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México es un instrumento gubernamental que provee una guía de lo que el Estado garantiza, en teoría, a las personas que habitan la CDMX, en materia de igualdad de género. Este documento es auténtico, creíble, y se encuentra disponible para su consulta. Este Plan, que es el caso de estudio, fue creado con el objetivo interdisciplinario y sectorial en el que “se pretende colocar a la perspectiva de género como transversal a las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, aplicado en las 16 alcaldías que la conforman” (PEGM, 2019); nos ayudará a realizar nuestro análisis, ya que se considera una invaluable herramienta en el proceso de diseño e implementación de políticas locales en materia de perspectiva de género.

Este documento se basa en tres ejes, diseñados e implementados por el PEGM (2019): “a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva”. (PEGM, 2019).

Nuestro estudio estará enfocado en estos ejes estratégicos, a fin de analizar la manera en la que la infraestructura de transporte y la de la ciudad misma afecta/modifica las necesidades de movilidad de las mujeres con patrones de viaje específicos, contemplando los motivos por los que se trasladan, tipos de viaje que realizan, horarios en los que se mueven, los modos de transporte que usan.

Derivado del objetivo general de nuestra investigación, el cual parte del análisis del rol de las mujeres y su calidad de vida en el espacio público urbano desde una perspectiva de género, y puesto que es a través de las experiencias particulares de movilidad de las mujeres en la Ciudad de México, esta tesis se propone analizar el caso del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019.

Para cumplir con los objetivos de investigación propuestos se utilizaron, como se mencionó anteriormente, técnicas de recolecciones de datos, como es el relevamiento bibliográfico y entrevistas en profundidad, explicadas a continuación.

Se realizaron 2 entrevistas semiestructuradas-focalizadas, individuales y se realizaron de manera virtual, mediante videoconferencias. El perfil de los entrevistados son

funcionarios y funcionarias que integraron el equipo de diseño, coordinación, ejecución y supervisión del PEGM de la Ciudad de México. Asimismo, se realizó una encuesta a 15 mujeres que transitan el espacio público de la Alcaldía Cuauhtémoc, de manera virtual mediante un formato electrónico.

CRONOGRAMA - DIAGRAMA DE GANTT

	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV
Revisión bibliográfica										
Recolección y tabulación de datos										
Entrevistas a profesionales										
Análisis e interpretación de datos y entrevistas										
Redacción de informes										
Informe final										

Capítulo 1. Relación género-movilidad: estudio del derecho a la ciudad para la construcción y desarrollo eficaz de las estrategias de Planes Estatales.

“Las ciudades no son territorios neutros. Las grandes desigualdades económicas, sociales, culturales, de género y diversidades generan grandes diferencias en las formas de percibir las y apropiarse de ellas. Estas ciudades extensas, desiguales, inasibles no son iguales para hombres y para mujeres, como no lo son para la diversidad, ni para los cuerpos racializados o devaluados”.

—Ana Falú

Derechos Humanos de las Mujeres

La protección, el reconocimiento y el pronunciamiento a favor de los derechos de las mujeres es imperante para favorecer acciones por parte de los actores estatales e internacionales, y garantizar el poder de agencia de las mujeres en múltiples esferas de la vida pública.

Partiremos de la premisa de que los derechos de las mujeres y las niñas son derechos humanos, sin embargo, su cumplimiento está lejos de presentarse dentro de un panorama alentador, lo que permite evidenciar la desigualdad de género presente en las distintas áreas de la sociedad y una serie de retos para que las mujeres y las niñas puedan desarrollarse y desenvolverse con plena autonomía desde lo público y lo privado.

Es así que, en el plano internacional se ha acudido al compromiso de los Estados para que se dé cumplimiento a los derechos de las mujeres, por lo cual se han establecido una serie de instrumentos normativos, por ejemplo, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (CEDAW), el cual “constituye un instrumento internacional que entró en vigor en 1981” (OHCHR, s.f.), y fue ratificado por México, cuyo fin principal es observar la eliminación de cualquier forma de discriminación contra las mujeres.

Dentro de las medidas establecidas, “los Estados Partes se comprometen a implantar medidas especiales para acelerar la integración de las mujeres al ámbito público, así como erradicar cualquier tipo de discriminación de la que sea objeto”. (Gobierno de México, 2009).

Otro de los instrumentos más importantes es la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém do Pará). Este constituye un instrumento jurídico internacional adoptado por la Organización de los Estados Americanos en Belém Do Pará, Brasil, el 9 de julio de 1994. Su objetivo principal es establecer los elementos para eliminar la violencia contra la mujer en todos sus sentidos. En México, el Senado de la República aprobó la adhesión del país a esta Convención el 26 de noviembre de 1996 y fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 1999. (INMUJERES, 2007).

De los mecanismos jurídicos señalados con anterioridad, se destaca que, la citada Convención constituye el único instrumento internacional que protege, específicamente, el derecho de las mujeres a vivir una vida sin violencia e incluye un mecanismo de protección que consiste en la posibilidad de presentar demandas ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

“La Declaración y Plataforma de Beijing el cual constituye el plan más progresista que jamás ha existido para promover los derechos de la Mujer” (ONU Mujeres, 2014) y continúa, desde 1995, orientando la lucha mundial contra las restricciones y obstáculos al empoderamiento de las mujeres en todo el mundo. Señalan las Naciones Unidas:

Para la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), “cada esfera se identificaron objetivos estratégicos y una serie detallada de medidas relacionadas que los gobiernos y otras partes interesadas deben llevar a cabo a nivel nacional, regional e internacional (ACNUR, 2019).

Además, en la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing (1995), se establece claramente que “La Plataforma de Acción apoya la consecución de la Igualdad de Género en el marco de los Derechos Humanos y formula una declaración explícita sobre la responsabilidad de los Estados de cumplir compromisos asumidos” (Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, 1995).

Asimismo, se destaca el establecimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La Agenda 2030, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante la cual “se establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 Estados Miembros que la suscribieron y será la guía de referencia para el trabajo de la institución en pos de esta visión durante los próximos 15 años” (CEPAL, 2017).

Esta nueva hoja de ruta presenta una oportunidad histórica para América Latina y el Caribe, ya que incluye temas altamente prioritarios para la región, como la erradicación de la pobreza extrema, la reducción de la desigualdad en todas sus dimensiones, un crecimiento económico inclusivo con trabajo decente para todos, ciudades sostenibles, igualdad de género, entre otros. (CEPAL, 2017).

Existen 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) asociados a esta agenda, estos constituyen una herramienta de planificación y seguimiento para los países, tanto a nivel nacional como local. (CEPAL, 2017).

En ese contexto, los ODS muestran un escenario largo plazo, en dónde es fundamental contemplar la inclusión del género en las Políticas Públicas para contribuir al desarrollo. En esa misma línea, es necesario hacer notar la importancia de la mujer como participante activa en la política, contribuyendo a la toma de decisiones económicas, políticas y de todos los ámbitos. No nos cansaremos de insistir en que una participación igualitaria de la mujer, da como resultado una sociedad más próspera.

Mujeres y el espacio público: una relación de desigualdad.

Un componente inherente a la búsqueda de igualdad de género dentro de la sociedad, es el deseo por “eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en el ámbito público y privado” (CEPAL, 2017).

Según datos de la CEPAL (2017), “a menudo, los problemas de las mujeres son considerados de índole privado, principalmente, por la asociación que se les ha atribuido con relación a su papel con las labores de cuidado, es decir, del hogar”. Sin embargo, es menester señalar que se vuelve imperante la necesidad de hacer hincapié en que, los problemas de las mujeres, también son problemas del ámbito público. Lamentablemente, dicha asociación prevalece hasta el día de hoy.

Bajo ese tenor, es pertinente enfatizar que a lo largo de la historia se han realizado numerosos esfuerzos para lograr el reconocimiento de los Derechos de las Mujeres, tanto en la esfera pública como en la privada. Según el periodista mexicano, Ricardo Dudda (2018), la segunda ola del feminismo se acuñó una frase que perdura hasta el día de hoy “lo personal es político”, una de las mayores contribuciones de las feministas radicales estadounidenses, específicamente atribuida a Carol Hanisch, integrante del grupo *New York Radical Women*, y figura prominente de Liberación de las Mujeres de Estados Unidos, quien utilizó y explicó la frase a través de un artículo que vio la luz para defender la importancia de los grupos de concienciación en el movimiento feminista.

Sobre el particular, CEPAL (2017) indica que:

Esta clase de pensamiento, dio pauta para abrir el diálogo y reconocer las tensiones y el significado de las mismas para grupos minoritarios, como las mujeres. Asimismo, el concepto constriñe un entendimiento de lo público y lo privado como construcciones sociales que favorecen la desigualdad entre hombres y mujeres; al mismo tiempo da pauta para repensar los espacios públicos como un ente para la cohesión social. (CEPAL, 2007).

Existen diversos enfoques para estudiar el fenómeno de experimentación del espacio público de las distintas poblaciones, en este caso, específicamente, las mujeres. Uno de los enfoques toma como punto de partida la interseccionalidad, factor que “...nos permite contemplar los problemas desde una perspectiva integral, evitando simplificar las conclusiones y, por lo tanto, el abordaje de esa realidad” (Instituto Nacional de las Mujeres, 2001).

Para ello, se presenta el siguiente cuadro comparativo de instrumentos jurídicos locales que permiten enriquecer nuestra perspectiva con relación a las garantías jurídicas que, en teoría, deberían de gozar todas las personas que habitan el espacio público, con especial atención en las mujeres:

Tabla 1

Instrumentos jurídicos locales para atención de la comunidad en el espacio público

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (CDMX).	Constitución de la Ciudad de México (CDMX).	Plan Estratégico de Género y Movilidad de la CDMX.
En su art.2, fracción V, que establece: conservar y mejorar el hábitat y preservar la integridad de sus tierras en los términos establecidos en esta Constitución; en su artículo 4, párrafo cuarto, que establece: Toda persona tiene derecho a un medio ambiente más sano para su desarrollo y bienestar.	Capítulo primero. El Derecho a la Ciudad es el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, que les confiere legitimidad de acción y organización, basado en el respeto a sus diferencias, expresiones y prácticas culturales.	Art. 12. Derecho a la Ciudad. i. La Ciudad de México garantiza el Derecho a la Ciudad que consiste en el uso y usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia y participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.	El Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, diseñado a partir de un proceso interdisciplinario y multisectorial, plantea la siguiente visión a 2024: la perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.

Fuente: Elaboración propia con información del Diario Oficial de la Federación y SEMOVI (2023)

Si bien es cierto que, los instrumentos jurídicos presentados *supra* relevan las garantías jurídicas que deben de gozar todas las personas que habitan el espacio público, la realidad es que, según el análisis y trabajo realizado por Naciones Unidas (2020):

las mujeres y niñas sufren y temen diferentes tipos de violencia sexual en espacios públicos, desde comentarios y gestos desagradables de índole sexual hasta la violación y el feminicidio. Sucede en las calles, en el transporte público, las escuelas, los lugares de trabajo, los aseos públicos, los puntos de distribución de agua y alimentos y los parques, así como en las inmediaciones de todos estos lugares (ONU Mujeres, 2020)

Es necesario destacar que la igualdad de género se ve afectada también por otras formas de discriminación y desventaja (edad, capacidad, identidad sexo genérica, etnia, religión, estatus socioeconómico y otros factores). Lo anterior, reduce la posibilidad de un desarrollo óptimo en la vida de las mujeres y las niñas, pues limita el ejercicio pleno de sus derechos, como la libertad de gozar del espacio público, lo que genera afectaciones negativas a su salud y bienestar.

En tal virtud, el derecho a gozar del espacio público, es fundamental para el ejercicio pleno de sus derechos. El reconocimiento del derecho a la ciudad constituye un vínculo inequívoco para coadyuvar a construir una sociedad más igualitaria, contribuye además a la reducción de la pobreza, promoción de la salud, educación, y consecuentemente, la disminución de las violencias en el ámbito comunitario.

La movilidad de las mujeres, factor clave en el diseño, planificación y ejecución de planes estatales en la Ciudad.

Para ejemplificar lo anterior, mencionaré el mecanismo “Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para las Mujeres y las Niñas” (ONU Mujeres, 2008) iniciativa mundial de Naciones Unidas en colaboración con gobiernos locales y nacionales y otros. Esta iniciativa de cooperación internacional tiene como propósito aplicar y evaluar enfoques integrales para

prevenir y responder al acoso sexual contra mujeres y niñas en los espacios públicos en entornos diversos. Sobre la iniciativa, se presentaron los siguientes resultados:

En las ciudades de Quito (Ecuador), El Cairo (Egipto), Nueva Delhi (India), Port Moresby (Papúa Nueva Guinea) y Kigali (Rwanda), esta iniciativa internacional que cuenta con la participación de múltiples partes interesadas ha crecido hasta incluir 50 ciudades y sigue cosechando resultados positivos con sus socios. (ONU Mujeres, 2008).

Por otro lado, en México existe un andamiaje de normatividad local que también tiene como objetivo la protección de los derechos de las mujeres en todas las esferas. Dentro de este marco normativo, se destaca la Constitución de la Ciudad de México (CPCDMX), ya que contempla que las garantías que la CDMX deberá de proveer al ciudadano/a con relación al uso y goce del uso y usufructo pleno y equitativo de la ciudad.

En esa misma línea, el Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México (PEGM) nace como respuesta al incremento de la violencia comunitaria en lugares públicos de tránsito, llegada y salida de la CDMX, específicamente en referencia a la interacción en el transporte público. El PEGM está alineado con el diseño de la CPCDMX, ya que fue producto de un proceso interdisciplinario, y con expectativas sobre fortalecer la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres, destacando tres ejes principales en un modelo transversal e interseccional “Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viaje específicos, que históricamente no han sido reconocidos y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público” (PEGM, 2019).

Esta primera parte del estudio revela el rol de las mujeres para determinar los ejes de acción a favor del ciudadano y simultáneamente, a favor del desarrollo humano. Específicamente, sobre espacios urbanos, y en particular el de la CDMX, se deberán priorizar las necesidades de movilidad y solventar las fallas que hasta ahora presenta el transporte en la urbe, ya que de esta manera se evitarán las múltiples formas de violencia que, finalmente, desembocan en exclusión y el fortalecimiento de las desigualdades ya existentes de la mujer, en todo proceso vinculado con el disfrute del espacio urbano.

En ese contexto, es menester indicar que, la desigualdad de las mujeres frente a los hombres en el espacio público está condicionada, además, por el factor violencia, el cual, a su vez, está directamente relacionado con las necesidades y los patrones de viaje específicos de las mujeres.

Dichos patrones de viaje son recogidos por el PEGM (2019), objeto de nuestro estudio:

- los motivos por los que se trasladan
- el tipo de viajes que realizan
- los horarios en los que se mueven
- los modos de transporte que usan

En el Plan se establece claramente que “los patrones de movilidad de las mujeres, así como su experiencia al moverse por la ciudad, son afectados por las violencias sexuales, agresiones y la percepción de inseguridad en el espacio público y en el transporte” , y posteriormente, en el PEGM se enfatiza que “Este problema es una de las principales limitaciones para que las mujeres puedan moverse de forma autónoma, cómoda y segura a nivel global, lo cual limita sus oportunidades sociales, económicas y culturales” (PEGM, 2019).

Como punto comparativo de análisis de exclusión de nuestro grupo de estudio, el diseño y planificación urbana, podemos rescatar el trabajo de Víctor Turner, antropólogo escocés, quien en su libro “Selva de los símbolos” (1980:102-103), acuña un concepto denominado *liminalidad*, el cual, desde la Antropología significa no estar en un momento ni en otro: estar en un umbral en dónde destacan las tres características de ambigüedad, invisibilidad y carencia.

De la misma manera en la que el concepto sirve en la sociología para explicar la ausencia de estatus, así también nos puede ayudar a contextualizar a la mujer en el espacio público, ya que no existe un lugar en el que pueda desenvolverse de manera libre y segura y,

más bien, tal como lo plantea Turner, su lugar es ambiguo, invisible y siempre desde la carencia.

En ese sentido, Steer (2018), menciona que:

Las mujeres tienen que hacerse visibles por ellas mismas, transitando desde sus capacidades el espacio público, generalmente haciendo uso del transporte público o, a menudo, trasladarse a pie de un sitio a otro: “uno de los principales motivos de los viajes de las mujeres es realizar actividades relacionadas con las labores de cuidado, tales como proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultos mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos” (Steer, 2018)

A estos viajes, en el PEGM se les denomina “viajes de cuidado” o “movilidad de cuidado” (Steer, 2018). Los viajes de cuidado implican para las mujeres una interdependencia de viaje, lo cual significa la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las propias, aumentando con ello el número de viajes que realizan. Para ejemplificar lo anterior, presentamos la siguiente gráfica, extraída del PEGM 2019:

Figura 1

Tipos de viaje que realizan las mujeres vs tipos de viajes que realizan los hombres



Fuente: PEGM 2019

Debido a la realización de viajes de cuidado, además de los viajes que realizan con otros motivos (educación, trabajo...), las mujeres suelen llevar a cabo múltiples viajes de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocidos como viajes encadenados. En contraste, los hombres hacen menos viajes, pero recorren mayores distancias, llamados viajes pendulares. La necesidad de realizar más viajes o viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes, aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. (Plan Estratégico y de Movilidad, 2019).

En ese contexto, es posible examinar que transitar la ciudad, sin duda alguna se convierte en un desafío para las mujeres, CEPAL (2016), enfatiza que, además de conferirles las labores de cuidado, con todas las obligaciones que ello implica, también intensifica los peligros que existen en el espacio públicos. Además, dichos peligros se enmarcan en una carencia de derechos, propiciando, lamentablemente, la violencia comunitaria (aunque no exclusivamente ese tipo de violencia), en detrimento del desarrollo de la mujer; de lo cual la CEPAL, apunta que: “La violencia urbana tiene una connotación diferente para hombres y mujeres. Por tanto, es necesario implementar políticas y programas que recojan las singularidades de las demandas que las mujeres expresan para una mayor seguridad del espacio público”. (CEPAL,2016)

Es así como es indispensable la participación de las mujeres en el diseño y ejecución del espacio urbano para poder estrechar la relación de desigualdad frente a los hombres. Es un derecho humano tener acceso y goce del espacio público urbano, desde el inicio de la planificación de la ciudad hasta el disfrute de la misma.

Violencias que experimentan las mujeres en el espacio público: afectaciones a la movilidad, un desafío a la autonomía y libertad.

Las mujeres y las niñas sufren distintos tipos de violencia en los espacios públicos. “Una de ellas es la violencia sexual. Sufren comentarios desagradables hasta violaciones y feminicidio. Sucede en cualquier punto de interacción de los espacios públicos: calles, transporte, aseos públicos, puntos de distribución de agua y alimentos y los parques, así como en las inmediaciones de todos estos lugares” (SEMOVI, 2020)

La Organización Mundial de la Salud (OMS) define la violencia sexual como ” todo acto sexual, la tentativa de consumar un acto sexual, los comentarios o insinuaciones sexuales no deseados, o las acciones para comercializar o utilizar de cualquier otro modo la sexualidad de una persona mediante coacción por otra persona” (OMS, 2019).

Es importante que cada país cuente con programas de datos e información cuantitativa que permita visibilizar los distintos tipos de violencias (como la citada *supra*), para un mejor diseño y ejecución de las políticas públicas que permitan, a su vez, garantizar la seguridad del ciudadano(a) a pie, así como mejorar en la toma de decisiones a nivel local, estatal y nacional. En el caso de México, el Instituto de Estadística y Geografía (INEGI), es el organismo autónomo, responsable de normar y coordinar el Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, así como de captar y difundir información de México en cuanto a territorio, los recursos, la población y economía.(INEGI) Es por medio del INEGI y sus programas de información que recabamos datos en torno a la relación de las mujeres con el espacio público.

Para el estado mexicano, existen situaciones que jurídicamente son definidas con el término de “Violencia en el ámbito Comunitario”, contenida en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en la cual se define ese tipo de violencia como “los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, marginación y exclusión del ámbito público” (Capítulo III De La Violencia en la Comunidad, art. 16, p.7)

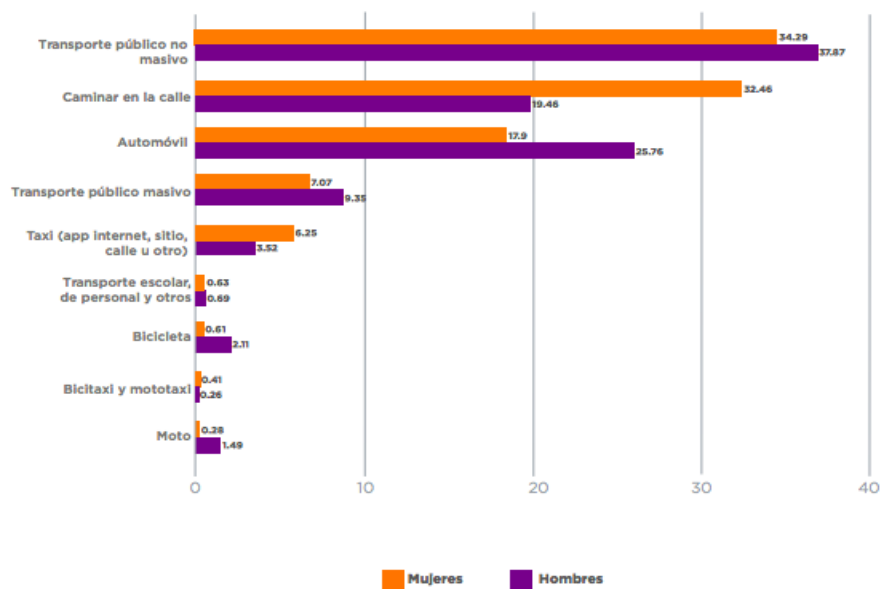
La movilidad también se ve determinada por la citada violencia comunitaria, como la sexual. Esta situación afecta directamente las rutas y el movimiento de las personas que transitan por el espacio urbano. Se destaca que

las mujeres son quienes realizan un alto porcentaje de sus viajes a pie, el 32.46% de sus viajes; mientras que sólo el 19.46% de los viajes de los hombres son a pie. Relacionando el modo de viaje con el motivo del mismo, el 58% de los viajes de cuidado que realizan las mujeres se hacen comúnmente caminando (Steer:2018, en PEGM:2019)

Por otra parte, de conformidad con datos del INEGI, en la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública (ENVIPE) 2016, refiere que las mujeres en términos generales se sienten más inseguras que los hombres al encontrarse en lugares públicos, así el 70.2% de mujeres refieren sentirse insegura en la calle. Este escenario, orilla a las mujeres a recurrir más frecuentemente que los hombres al uso del taxi (de calle, sitio o aplicación) para desplazarse. Esto pudiera significar una necesidad de movilidad insatisfecha, o una percepción aumentada de inseguridad en el transporte público que las impulsa a recurrir al uso de taxis, asumiendo un mayor costo, para traslados cómodos, rápidos y seguros (Steer, 2018; PEGM, 2019).

Gráfico 1

Modo de transporte más utilizados por mujeres y hombres en la CDMX



Fuente: PEGM, 2019

En ese contexto, es menester señalar que, abordar el espacio público, así como su acceso, participación, y apropiación desde las mujeres y cuerpos feminizados, demanda repensar en las ciudadanías y el modo en el que se encuentran configuradas en la actualidad (Falú, 2014). Además, repensar las ciudadanías también demanda comprender qué tipo de brechas de desigualdad se abren en ciudades violentas, inseguras y que privan a las mujeres de la posibilidad de desarrollarse plenamente en los ámbitos sociales, políticos, económicos y culturales de la *polis* como comunidad humana.

En el PEGM 2019 se establece claramente que “los patrones de movilidad de las mujeres, son afectados por las violencias sexuales, agresiones y la percepción de inseguridad en el espacio público y en el transporte.”. Este problema es una de las principales limitaciones para que las mujeres “puedan moverse de forma autónoma, cómoda y segura a nivel global, lo cual limita sus oportunidades sociales, económicas y culturales”(PEGM, 2019).

La vinculación género-movilidad es fundamental para explicar y mejorar la experiencia femenina-feminista en la ciudad y de esa manera, reivindicar el rol de la mujer con base en sus necesidades y, eventualmente, puedan ejercer su capacidad de agencia y participar en la construcción de las ciudades para volverlas más seguras.

A lo largo de este capítulo, se ha examinado que, lamentablemente, niñas y mujeres experimentan acoso sexual en todas sus formas, así como otros tipos de violencia, todas asociadas con la accesibilidad en el plano urbano, y, consecuentemente hay una afección a su movilidad en el espacio público: en las calles, en el transporte, en los mercados, en los espacios que aún no han sido rescatados. Todos estos factores reducen su capacidad para participar en la escuela, en el trabajo, y en su vida pública en general. Además representa una merma en su calidad de vida,

De ahí, la importancia de contar con Planes Estatales con una visión transformadora e innovadoras, que prevengan y hagan frente de manera efectiva a los distintos tipos de violencia que sufren mayoritariamente las mujeres.

Capítulo 2. Percepciones sobre movilidad y calidad de vida que tienen las mujeres que viven y transitan el espacio público en la Ciudad de México.

Las percepciones sobre movilidad y calidad de vida de las mujeres que utilizan el espacio público está directamente relacionada con el sentimiento de temor que genera transitarlo; aunque el temor pueda parecer, a simple vista, un factor abstracto, la tensión que genera entre los transeúntes es real. Sobre el particular, Soto Villagrán (2007) profundiza el tema al explicar que, geográficamente, el miedo se convierte en una de las mayores expresiones de poder territorial sobre los cuerpos de las mujeres.

Partamos de un hecho innegable: el miedo que sienten las mujeres es un constructo a partir de la configuración patriarcal que tienen los espacios urbanos, la cual contribuye a exacerbar las desigualdades.

(...) cuando está oscuro, y yo salgo a las seis y cuarto de la tarde y está oscuro ya, así trato de irme con un grupo de compañeros, llego a mi casa y no salgo más, jamás sola, jamás me van a ver sola en la calle, y mínimo andar con otra persona, o sea les pido a los otros que pasen por aquí cuando se van a la radio, yo les digo a otros que me pasen a buscar, porque me da miedo (Patricia, 21 años).³

Lo anterior genera numerosas fracturas en las rutas y la capacidad de movilización de las mujeres, pues éstas optan por transitar diferentes vías, que en ocasiones son inaccesibles a pie, por lo que se ven obligadas a tomar diferentes tipos de transporte para llegar a su destino, por lo que recurren en gastos inesperados.

Por otro lado, más allá de las citadas circunstancias, provocadas por un Estado incapaz de proporcionar la debida garantía del uso irrestricto del espacio público con seguridad plena, existen otras consecuencias no menos importantes; a mediano y largo plazo, “los sentimientos generados por miedo, preocupación y estrés pueden tener un efecto negativo profundo en la salud. La persona puede volverse menos activa, menos social,

³ Las entrevistas realizadas forman parte de la narrativa de primera mano para ejemplificar la percepción de seguridad de las mujeres que transitan y habitan el espacio público.

características que eventualmente contribuyen a desarrollar diversas afecciones cardíacas, debilidad generalizada y depresión” (Harvard, 2020).

Así, podría decirse que el miedo al uso socioespacial de la ciudad puede desencadenar diversos efectos adversos, como un severo problema de salud pública, aunado a todos los problemas que por sí solo ha generado la planeación de políticas públicas urbanas sin considerar la perspectiva de género.

Como se mencionó anteriormente, México, a través del INEGI (202), cuenta con varios mecanismos de recolección de datos para conocer la percepción de seguridad de las mujeres que habitan y/o transitan el espacio público urbano, operados a través del INEGI. Particularmente, en la Ciudad de México, existen varios programas de información que coadyuvan en el levantamiento, registro, seguimiento y análisis de las violencias comunitarias. Es de particular interés para el presente estudio las siguientes Encuestas.

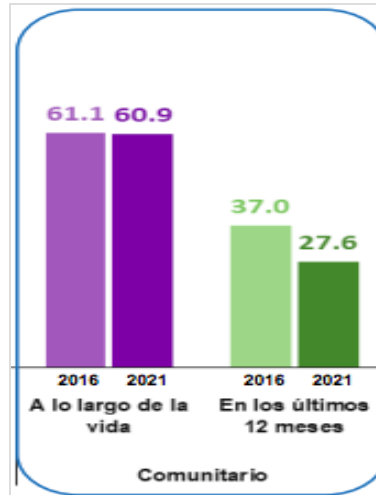
- La Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH).
- La Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México (EPADEQ).
- La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Inseguridad (ENVIPE 2022),

Con relación al punto anterior, se encontró que, según datos del INEGI “la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), el promedio de mujeres que han sido sujetas a violencia doméstica comunitaria en los últimos 12 meses es mayor en la CDMX que a nivel nacional” Este tipo de violencia ocurre principalmente en la calle y en el sistema de transporte público. (ENDIREH, 2016).

Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el resultado del promedio de mujeres que han sido sujetas a violencia sigue siendo alto en el ámbito comunitario en la CDMX, aunque, el porcentaje ha disminuido, no representa un cambio considerable.

Gráfico 2

Prevalencia en mujeres de quince años y más, según ámbito de ocurrencia: violencia comunitaria

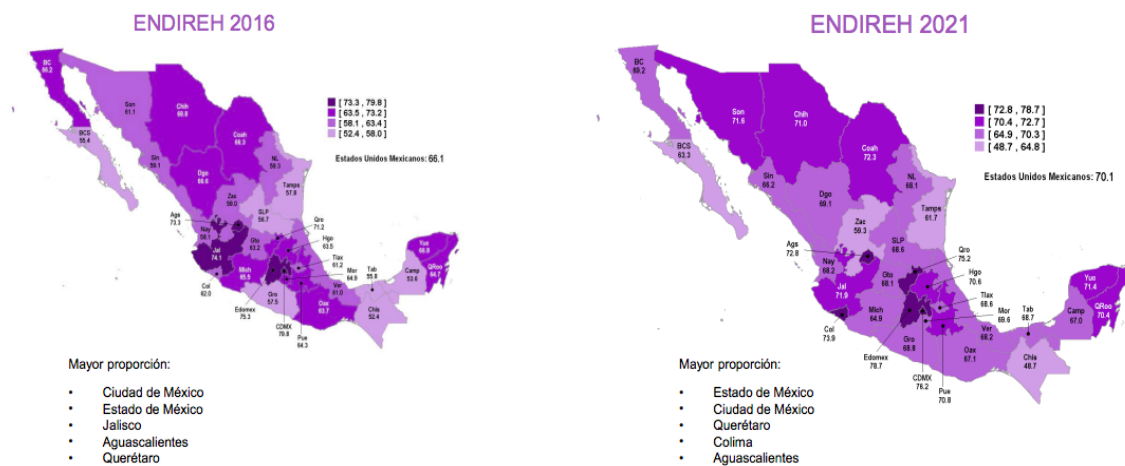


Fuente: INEGI, 2021

Asimismo, en el siguiente mapa podemos observar con mayor detalle, la perspectiva geográfica por entidad federativa:

Mapa 1

Prevalencia total de violencia de las mujeres de 15 años y más a lo largo de su vida



Fuente: INEGI, 2021

De lo anterior, se observa que, en comparación con 2016 la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares, (ENDIREH) 2021, arroja una disminución positiva, aunque muy poco representativa sobre la violencia comunitaria que experimentan las mujeres. Asimismo, del 2016 al 2021 se observa un cambio en el escalafón que ocupan las entidades federativas, colocando al Estado de México como lugar número 1, seguido por la Ciudad de México; en 2016 la tendencia fue a la inversa.

No obstante, este cambio no representa un avance significativo en el combate a las violencias. De acuerdo con datos de la Fiscalía de Justicia de la Ciudad de México, registra que, de enero a octubre del 2018, tuvieron 333 carpetas de averiguaciones previas acontecidas en el transporte público. En 2023, la cifra no disminuyó.

De acuerdo con la información que arroja el PEGM y la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México realizada por ONU Mujeres y la organización Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) enfocada en la violencia sexual en el ámbito público de la Ciudad de México, “encontró que de las 3,214 usuarias entrevistadas, el 88.5% había sido víctima de algún tipo de violencia sexual al transitar por el transporte o espacios públicos de la ciudad en los últimos 12 meses”. A continuación, una tabla que muestra el desglose de violencias sexuales ejercidas por usuarios en contra de mujeres que usan ese mismo medio de transporte:

Tabla 2

Porcentaje de ocurrencia de actos de violencia sexual en el transporte público de acuerdo a mujeres encuestadas.

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en 2017-2018 de cada acto violento del total de violencias sufridas por mujeres
Miradas morbosas al cuerpo	71.4
Piropos sexuales obscenos u ofensivos	70.0
Se le recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	51.1
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto a ellas u otras mujeres	49.2
Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	39.9
La tocaron o manosearon e cuerpo sin su consentimiento	35.2
Le dieron una nalgada	23.0
Le suserraron cosas al oído	19.9
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	14.4
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron frente a ellas	14.1
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	13.9
Ellos le mostraron los genitales	13.5
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	6.7
Eyacularon en frente de usted	1.3
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	1.1

Fuente: PEGM, 2019 con datos de la EPADEQ y ONU Mujeres.

Contribuye también a los datos cuantitativos del presente estudio, la Encuesta Nacional de Victimización y Precepción de Inseguridad (ENVIPE, 2022), la cual, de acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), es una herramienta que se centra en la generación de información relevante para el diseño e implementación de Políticas Públicas en materia de seguridad y victimización, en coordinación con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).

Esta Encuesta tuvo un período de levantamiento del 28 de febrero al 29 de abril de 2022. Según los resultados obtenidos en esta edición de la ENVIPE, se estima que “53.2% de la población de 18 años y más en la Ciudad de México considera que vivir en su entorno más cercano, colonia o localidad, es inseguro. A nivel entidad federativa esta cifra es de 83.2 por ciento” (ENVIPE)

Otra cifra importante, según datos del INEGI, en 2021, en la CDMX, el espacio donde la población de 18 años y más se sintió más insegura, con 86.1% es en el transporte público. A diferencia de 2018, donde la población de 18 años y más se sintió más insegura, con 91.3% fueron en los cajeros automáticos ubicados en la vía pública, seguido del transporte público,

con 90.7%. Es decir, a pesar del mínimo margen porcentual, en 2021, es decir, posterior a la aplicación del PEGM, la población se sintió más insegura en el transporte público.

En virtud de lo anterior, es necesario señalar que la cuestión del estudio urbano y perspectiva de género y Desarrollo Humano puede ser un gran instrumento de reflexión entre las mujeres usuarias del transporte y del uso del espacio público.

El lazo de utilidad que existe entre el feminismo y la ciudadanía, así como el poder de ejercerla de manera efectiva, traza un nuevo camino para las generaciones de mujeres que han pensado en mejorar la experiencia en ese espacio.

No obstante, la división de las esferas pública y privada sigue latente y escapa a la mirada del resto de la población que utiliza el transporte y transita por espacios que deberían de pertenecerle a todas y todos, y no beneficiar a algunos grupos conformados, principalmente por varones.

Para contribuir a dicho análisis de percepción y miedo del tema que nos ocupa, se han realizado entrevistas desde dos perspectivas: el funcionariado que participó en la elaboración del PEGM de 2019 de la CDMX, y se realizó una encuesta a mujeres usuarias de transporte público y a quienes transitan por la ciudad, específicamente en la alcaldía Cuauhtémoc.

La Ciudad de México está conformada por 16 alcaldías. Según el INEGI, las demarcaciones más seguras de la capital son: Benito Juárez, Cuajimalpa, Miguel Hidalgo, Coyoacán, Tlalpan, Venustiano Carranza, Milpa Alta, Magdalena Contreras, y Cuauhtémoc. Después de la alcaldía objeto de nuestro estudio, le sigue el resto, un poco menos de la mitad. Asimismo, desde el año 2021, la delegación cuenta con una nueva administración, encabezada por la alcaldesa Sandra Xantal Cuevas Nieves, servidora pública mexicana cuyo marco de acción política opera, teóricamente, a favor de las mujeres y la seguridad. También es de gran importancia señalar que la alcaldía está conformada por 33 colonias, las cuales cuentan con una gran diversidad socioeconómico-territorial, ya que hay colonias habitadas principalmente por personas con gran poder adquisitivo, y existen otras colonias, conocidas por sus altos índices de inseguridad.

La alcaldía Cuauhtémoc, cuenta con una Unidad de Fomento a la Equidad de Género, (UFEG), que, con información encontrada en su página oficial, podemos destacar sus principales funciones:

- Institucionalización de políticas de género.
- Transversalizar la equidad de género.

Además, la Unidad de Fomento a la Equidad de Género cuenta con instancias de servicios de prevención y atención de violencia de género en coordinación con entidades como la Fiscalía General de Justicia y la Secretaría de las Mujeres, entre otras que, también estuvieron involucradas en la elaboración de nuestro Plan, objeto de análisis. Asimismo, se contempla la violencia comunitaria entre sus planes más sólidos de combate a la inseguridad en la jurisdicción de la Alcaldía.

La Alcaldía realizó en 2018, es decir, antes de la puesta en marcha del PEGM, una campaña profusa en redes sociales, titulada ¿Qué te da confianza al caminar por la calle? la cual mostraba pequeños clips de vídeo de entrevistas realizadas a habitantes de la colonia Santa María la Ribera. De dicha campaña, las mujeres entrevistadas concluyeron que, para sentirse más seguras eran necesarios contar con senderos más iluminados, contar con el apropiado cuidado y conservación de las áreas verdes para permitir una mejor movilidad, así como la renovación de luminarias en las salidas del metro.

Se observa que, las mayores críticas y peticiones de las personas entrevistadas estuvieron enfocadas en factores de infraestructura, como la iluminación. Este factor es considerado clave en la implementación de programas estatales para recuperación del espacio público urbano y en sistemas de transporte, como el Cable Bus.

Por otro lado, también contribuyen al análisis las entrevistas realizadas con el funcionariado de la SEMUJERES, quienes diseñaron e implementaron el PEGM, en el marco de la presente investigación, para relevar información esencial desde las perspectiva de quienes diseñaron y estuvieron directamente involucradas en la implementación del Plan.

La primera de las entrevistas fue realizada a Vianney Aimee Rosales Rodríguez de la Dirección Coordinación Estratégica, encargada de darle al seguimiento al PEGM en la Secretaría de Movilidad (SEMOVI).

El objetivo de esta entrevista fue analizar los aciertos y las áreas de oportunidad que ha representado la implementación del PEGM para la SEMOVI, dada la complejidad del sistema de transporte público en una Ciudad tan grande como la capital de México.

En primera instancia, se cuestionó sobre cuáles son las oportunidades que brinda el PEG de la Ciudad de México y cuáles son los retos que persisten, con relación a los tres ejes estratégicos del Plan.

Durante el encuentro, y sobre el primer eje estratégico enfocado a reducir las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el transporte, la Directora Rosales Rodríguez, indicó que, si bien, en la CDMX no existe una respuesta homologada ante situaciones de violencia que ocurran en el transporte público, indicó que cada organismo tiene su propio protocolo de atención.

Asimismo, destacó que el principal reto a enfrentar para 2023, será la implementación de mecanismos de actuación en el Sistema Integrado de Transporte. Destacó que, varios de los planes se vieron interrumpidos por la pandemia SARS-Covid19, pero que, a finales de 2023, se piensan instalar paradas o estaciones de grupos policiacos para atención inmediata exclusiva a usuarias de transporte público. Señala que este tipo de medida necesita un acompañamiento profesional de capacitación y sensibilización al cuerpo policiaco. Este mecanismo será implementado simultáneamente con los protocolos de intervenciones que ya existen ante situaciones de violencia.

Por último, manifestó que existe un área de oportunidad importante, con relación a implementar áreas exclusivas en metro y Metrobús, como los asientos rosas y los vagones de uso exclusivo para mujeres. También destacó que, con relación al eje de reducción de las violencias en el transporte público, tal como lo marca el PEGM, se tiene pensado la creación de un organismo regulador de transporte, para poder implementar distintas medidas, como aquellas que se tomaron en el marco del diseño y planificación del Cablebús Línea Dos de la

Ciudad de México, el cual ha sido un proyecto sumamente exitoso de transporte seguro y recuperación de espacios públicos, por parte de la SEMOVI, que lo define como:

El cablebús es una propuesta innovadora para atender los problemas de movilidad en zonas periféricas de la ciudad ya sea por su ubicación, la escasez de vías de acceso y/o la reducida capacidad de éstas en comparación con un elevado y en constante crecimiento número de habitantes que por ellas transitan. (SEMOVI, 2021).

Además, indicó que el éxito de este proyecto se fundamenta sobre todo en que fue integral, ya que no sólo se enfocó a la mejora de la seguridad en el transporte, sino que también representa un proyecto innovador, ya que fue posible realizar la apropiación del espacio público por medio del arte (muralismo), se instalaron dentro del mismo perímetro centros de atención para mujeres con interconexión entre las dependencias encargadas de dar cauce a las solicitudes de atención ciudadana, y redujo la inseguridad en las horas punta durante el período de prueba en la Ciudad de México.

Sobre el segundo eje de atención relacionado con el fortalecimiento de la paridad de género y la cultura interinstitucional en el sector transporte, la directora Rosales Rodríguez mencionó que se ha cambiado la composición en la estructura al interior de las instituciones de transporte incentivando la participación de las mujeres para mayor eficiencia del uso de los recursos destinados a Planes que atiendan específicamente necesidades de género. También manifestó que el Sistema de Transporte Colectivo METRO (el sistema de transporte más violento) es el que tiene a más mujeres trabajando como operadoras y controladoras. Lo anterior genera una mayor empatía ante las denuncias relacionadas con violencias sexuales levantadas directamente por usuarias de ese tipo de transporte.

Por otro lado, se llevó a cabo una entrevista a la homóloga de la Directora Rosales Rodríguez, en la dependencia de SEMUJERES, Dulce Claudia Colín Colín, Directora General de Igualdad y Atención a la Violencia de Género.

La directora Colín Colín, también se pronunció sobre los tres ejes estratégicos del PEGM, señaló que están alineados con otras normas, como la Ley de Igualdad entre hombres y mujeres, y el Plan General de Desarrollo. Al respecto de la disminución de las violencias y de los tres ejes del PEGM, confirmó que era necesario avanzar en la participación de las mujeres en el sector, considerando sus necesidades para moverse en la ciudad y encaminar los tres ejes hacia políticas públicas concretas que atiendan las citadas necesidades, particularmente en el tema de movilidad de cuidados.

Asimismo, destacó la imperante necesidad de fortalecer las acciones para viajar más seguras y protegidas en el transporte público. Señaló también que trabajan de la mano con SEMOVI y con la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México (FGJ) para la generación de estadísticas oficiales y recolección de datos, basados principalmente en los resultados de las carpetas de investigación de la FGJ. No obstante, señaló que, dichas carpetas no son 100% confiables, porque no se desagrega de manera precisa, ya que no se realizan a profundidad, es decir, tienen sesgos y no consideran criterios uniformes para el levantamiento de las mismas.

Por último, indicó que entre los principales mecanismos que coadyuvan al fortalecimiento de las acciones contra la inseguridad de las mujeres se encuentra el 911, el *765 y el uso de botón de pánico, el cual se encuentra dentro de la aplicación digital de la CDMX. También se encuentran en coordinación constante con el C5, el Centro de Atención a Emergencias y Protección Ciudadana de la Ciudad de México, el cual proporciona servicios a la ciudadanía de video monitoreo, servicio de atención de llamadas de emergencia, denuncia anónima 089 y difusión de la alerta sísmica; todos los servicios disponibles las 24 horas, los 365 días del año.

Asimismo, todas las unidades de transporte público están monitoreadas con GPS. Por otro lado, también contribuyen al presente estudio, las encuestas a las ciudadanas de pie que transitan y usan el transporte público fundamentalmente en la Alcaldía Cuauhtémoc. Estas encuestas fueron implementadas por la autora de esta investigación.

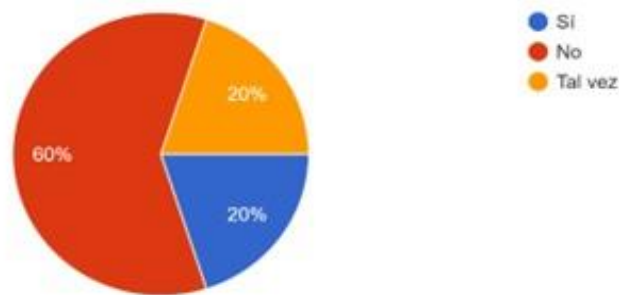
De 15 usuarias entrevistadas, se observó que el 60% no conoce los planes gubernamentales de Equidad de Género de la Ciudad de México, el 90% se siente insegura

caminando por la calle, y el 80% considera que las mujeres no tienen la misma libertad de movilidad en el espacio público que los hombres.

Gráfico 3

Conocimiento de los planes estatales de la Ciudad de México en materia de género.

¿Conoces los Planes gubernamentales de Equidad de Género de la Ciudad de México?



Fuente: Elaboración propia con los resultados de las encuestas.

En definitiva, las mujeres entrevistadas visualizan una facilidad de movilidad de los hombres vs las mujeres e indudablemente no consideran que la ciudad sea fácilmente transitable y segura. Mediante las encuestas realizadas como parte del presente estudio, varias mujeres compartieron sus particulares experiencias frente al miedo que significa atravesar el espacio público:

En mi experiencia, cuando decido salir de fiesta/ a beber alcohol con amigos, siento temor de regresar sola, de noche, a partir de las 10PM. En esas ocasiones prefiero volver en UBER, a pesar de que es mucho más costoso que volver en Metrobús o Metro. Y aún así, en UBER, me siento insegura-temerosa (Natalia, 27 años).

Me parece importante poner sobre la mesa esta problemática ya que este tipo de violencia se ha vuelto tan cotidiana que las mujeres hemos tenido que desarrollar diferentes técnicas de protección y autocuidado para sentirnos más seguras cuando en

realidad debería de existir una instancia que se enfoque en arreglar esta situación (Laura, 25 años).

El que se busque concientizar a todos los roles, hará que como comunidad nos sintamos todos más seguros al transitar en las calles de nuestro país (María José, 27 años).

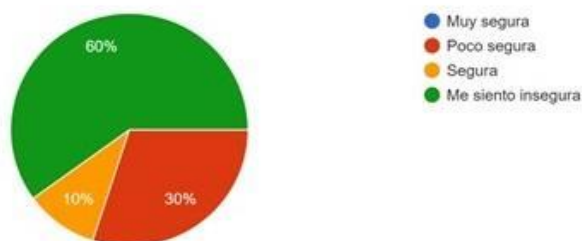
No tenemos la misma libertad de movilidad porque a parte de la inseguridad, nosotras vivimos acoso y el miedo de sufrir un feminicidio (Carmen, 37 años).

A través de estos extractos, podemos interpretar que, las mujeres encuestadas están conscientes de la responsabilidad que tiene el Estado de garantizar seguridad, así como de las implicaciones de no contar con espacios públicos adecuados para sentirse libres y seguras, sin tener que incurrir en gastos inesperados, además del estrés y temor que generan encontrarse en este tipo de circunstancias. Además, parece importante señalar el comentario de María José, ya que señala que los roles son importantes para que el ambiente se torne seguro.

Gráfico 4

Percepción de seguridad de las mujeres en la calle.

¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?



Fuente: Elaboración propia con los resultados de las encuestas.

Asimismo, se solicitó que las participantes de la encuesta compartieran las opciones más viables para transformar la calle en un espacio transitable y seguro. Estas fueron las respuestas:

Tabla 3

Opciones de mejoramiento del espacio público

Transporte seguro e incluyente
Senderos iluminados
Contar con un número mayor de policías vigilando la calle
Condiciones en buen estado de las calles y los parques
Mejorar los sistemas de educación para enseñar a la infancia el respeto y la equidad de género.

Fuente: Elaboración propia con resultados de las encuestas.

En definitiva, contar con un transporte seguro e incluyente, así como reforzar la seguridad en el perímetro que se habita/transita, y saberse protegidas por el cuerpo policial de su Gobierno constituyen las principales demandas de la ciudadanía femenina. Estas consideraciones implican construir desde la geografía y la ética urbanística políticas públicas que permitan el libre tránsito de todas y todos, considerando de inicio a fin, la transversalización de género. Es el barrio un ente dónde vive el mundo entre lo público y lo privado, se convierte en un actor fundamental de la vida de las mujeres. Lamentablemente, muchas veces como detractor, tal como lo indica la estudiosa de la ciudad y la mujer, “la violencia en las ciudades, la que se vive y la que se percibe, constituye así, un tema emergente complejo y preocupante, que ocupa las agendas de la sociedad civil y los gobiernos” Ana Falú (2014)

De acuerdo con el señalamiento tan importante realizado por Ana Falú, y de acuerdo al trabajo de campo realizado, podemos reconocer que las violencias en el transporte público y espacio transitable, provocan mucha desconfianza, no sólo en el ambiente per se, sino también en el Gobierno en turno.

Es necesario implementar de manera transversal el tema de género, no sólo en el transporte, sino hacer conciencia de las personas usuarias sobre el riesgo que implica no reconocer que las necesidades de las mujeres y de los hombres son muy distintas al transitar por el espacio público. Este tópico en específico será abordado en el siguiente capítulo.

Capítulo 3. Fortalezas, alcances y áreas de oportunidad que presenta el Plan Estratégico de la Ciudad de México en la movilidad de las mujeres.

Los avances obtenidos durante los últimos cuatro años del desarrollo del PEGM son esenciales para identificar las necesidades de las mujeres con relación a su entorno, en este caso específicamente, el espacio público.

El derecho a vivir y transitar en un ambiente igualitario es indispensable para el Desarrollo Humano, por lo que cobra especial importancia examinar las fortalezas, alcances y áreas de oportunidad del PEGM para estar en posibilidad de identificar los desafíos que representa el territorio y la respuesta a los mismos. Posteriormente, con los resultados obtenidos gracias al análisis del PEGM, se podrán robustecer las ventajas, y diseñar estrategias que, en un largo plazo, faciliten la reconfiguración del territorio en beneficio de todos y todas por igual.

Finalmente, el diagnóstico derivado del análisis de este Plan ayudará, en definitiva, a alcanzar una de las principales metas del PEGM, la de garantizar igualdad y seguridad a las mujeres que transitan la metrópoli, mediante una agenda urbana feminista.

Alcances

El PEGM es un instrumento estatal con gran potencial para convertirse en referente de seguridad y garante de derechos para el goce irrestricto del espacio público por todas y todos, especialmente los grupos más vulnerables, como las mujeres.

Su mayor alcance ha sido la reactivación y conexión de cámaras de seguridad interconectados con los Centros de Asistencia de Emergencia y con el Sistema de Transporte Colectivo METRO. Además, cuentan con un diagnóstico de medidas temporales que han sido implementadas en algunos transportes de la Ciudad de México.

La capacitación y sensibilización de más de 1230 operadores de la Red de Transporte Público (RTP), cobró especial importancia a raíz del PEGM. También se implementaron protocolos al interior de cada uno de los Sistemas de Transporte, aunque aún no existe un criterio uniforme para hacer denuncias o establecer un mecanismo 100% efectivo de atención inmediata al interior de los vehículos.

Fortalezas

Además del magnánimo esfuerzo del Gobierno de la Ciudad de México, a través de la SEMOVI y la SEMUJERES por la puesta en marcha de esta iniciativa, es preciso destacar que, constituye la primera Política Pública que considera la perspectiva de género considerando la movilidad y la accesibilidad de las mujeres que transitan el espacio público.

Otro de los principales alcances del PEGM, ha sido la coordinación e interconexión de los Centros de Atención a Emergencias y de Protección Ciudadana, mediante los cuales se han logrado implementar exitosamente proyectos integrales de rescate del espacio público, como el Cable Bús. Este proyecto involucró una serie de medidas de la Alcaldía Iztapalapa, una de las más pobres del país.

El PEGM es un precedente innegable del esfuerzo por hacer habitable, caminable y segura una Ciudad con alrededor de 21 millones de habitantes. El establecimiento de “acciones afirmativas para promover la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte” (SEMOVI) se ven reflejados en, por citar un ejemplo, la contratación de un mayor número de mujeres en varias áreas de dependencias dedicadas al Sector Transporte en la CDMX.

Áreas de oportunidad

Examinaremos las áreas de oportunidad del PEGM, tomando en cuenta su visión para 2024: “La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.”

En la versión de 2024 del PEGM de 2019, se agregan los siguientes elementos a los ejes estratégicos:

- a. Información, monitoreo y evaluación. Se desarrollarán las bases de un sistema de monitoreo y evaluación desde la SEMOVI.
- b. Vinculación multisectorial y participación. Se desarrollarán durante 2019 espacios para el diálogo, la colaboración multisectorial, el monitoreo y la evaluación.

c. Normatividad y gestión pública. Se llevará a cabo un análisis a profundidad de la normatividad existente, procedimientos, así como programas, políticas y acciones de administraciones pasadas en materia de género.

Del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, podemos rescatar que, en efecto, es un Plan Estatal cuyo propósito ha sido disminuir las violencias sexuales, aún presenta importantes áreas de oportunidad, sobre todo para que las mujeres lo conozcan y reconozcan la utilidad que representa contar con un instrumento vinculante para beneficio de todas y todos.

A continuación, se esquematiza *grosso modo*, las propuestas de mejora del PEGM, según sus áreas de oportunidad y fortalezas, para poder ajustar las metas para 2024 que se establecieron al inicio del diseño del Plan, y que se vieron afectadas por la pandemia 2020.

Tabla 4

Propuestas de mejora para el Plan Equidad de Género y Movilidad de la Ciudad de México

Propuestas	Participantes
Realizar una campaña de difusión amplia y profusa.	SEMOVI, SEMUJERES, Gobierno de la Ciudad de México a través de las 16 Alcaldías.
Establecer alianzas estratégicas con Organizaciones Internacionales y Organizaciones No Gubernamentales para la implementación de iniciativas con perspectivas de género a nivel estatal.	SEMOVI, SEMUJERES, Gobierno de la Ciudad de México a través de las 16 Alcaldías.
Crear sinergias y vinculación con las Organizaciones de la Sociedad Civil.	SEMOVI, SEMUJERES, Gobierno de la Ciudad de México.
Establecer un cuerpo (como un Comité Especial) el cual se encargue del monitoreo y evaluación del Plan Estatal, basado en evidencia.	El Comité Especializado de Atención a Mujeres usuarias del transporte y espacio público sería conformado por elementos de SEMOVI, SEMUJERES y Secretaría de Seguridad.
Replicar iniciativas exitosas en otras ciudades que priorizan la perspectiva de género en el diseño y ejecución de Políticas Públicas para el espacio público.	Gobierno de la Ciudad de México, SEMOVI, SEMUJERES, Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México (SSC).
Capacitación y sensibilización del cuerpo policial en materia de seguridad.	Gobierno de la Ciudad de México, SEMOVI, SEMUJERES, Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México(SSC), alcaldes de las 16 alcaldías y tal vez, gobernadores de las localidades con las cuales limita la Ciudad de México y la Zona Metropolitana (Conurbado).

Fuente: Elaboración propia con información de SEMUJERES, SEMOVI Y EL PEGM 2019.

Si bien es cierto que no existe una exclusión consciente de movilidad para las mujeres, se ha constatado a través de esta investigación, el papel del barrio como un ente detractor y perjudicial a la autonomía, libertad y seguridad de las mujeres que lo habitan/transitan. Lo anterior, debido a que el barrio, surge como una propuesta que es acuñada y diseñada bajo un orden patriarcal y que, por lo tanto, las calles y el espacio en sí mismo ha sido diseñado desde una visión tradicional, el cual está marcado por unas reglas de orden hegemónico. El barrio deberá de ser repensado y por lo tanto, sus políticas replanteadas, en donde se tome en cuenta las necesidades de todas las personas que habitan y/o transitan en ella.

Aunado a lo señalado en el párrafo anterior, el papel asignado a la mujer como cuidadora (desde la Revolución Industrial, fundamentalmente), le atraviesa en todos los sentidos, y como se ha demostrado a lo largo del estudio, es bastante claro que representa una desventaja y una limitación de movilidad y de accesibilidad a los derechos de manera igualitaria frente al hombre.

Conclusiones y Recomendaciones Finales

Por último, se ha intentado esclarecer por medio de la presente investigación, la importancia de diferenciar la movilidad de las mujeres y los hombres, no para excluir, si no para que las diferencias generen un cambio estructural y las Políticas Públicas se piensen con relación a esas diferencias y las mujeres puedan disfrutar del derecho y goce irrestricto del espacio público, de forma autónoma y feliz.

Me gustaría acotar como un primer acercamiento y recoger a manera de ejemplo el caso de proyectos exitosos de “ciudad feminista”, como es el caso de Viena, Austria, ciudad pionera en la ciudad construida desde una perspectiva feminista, la cual ha logrado satisfactoriamente buscar un lugar seguro a las mujeres en su espacio público.

En 1999, oficiales en la ciudad de Viena, Austria, reconocieron la importancia de identificar las necesidades de cada género al transitar por el espacio urbano. Descubrieron que las mujeres frecuentemente usaban el transporte público a pie y en general, realizan más viajes que los hombres. También, tendían a dividir su tiempo entre el trabajo y los compromisos familiares o de cuidado, cómo cuidar a los hijos y a sus padres de la tercera edad. Al reconocer estos hechos, varios urbanistas y funcionarios de la ciudad diseñaron un plan que mejorará la movilidad peatonal y el acceso al tránsito público.

Adicionalmente, las banquetas se hicieron más amplias para evitar que las y los peatones caminan por calles estrechas durante la noche. La decisión de mirar de manera diferente en cómo hombres y mujeres hacían uso del transporte público, dio pie a que se tomara en cuenta el género en las Políticas Públicas. En Viena, esto se denomina *gender mainstreaming*. (Bloomberg, 2013).

En los últimos años, la Alcaldía Cuauhtémoc cuenta con una alcaldesa, quien tiene un particular interés en mejorar la seguridad de todas y todos. El equipo de esta Alcaldía, en especial la Unidad de Fomento a la Equidad de Género podría retomar los ejemplos de ciudades como Viena, para que, en el marco de sus posibilidades y estudio demográfico y geográfico, se pueda implementar de manera exitosa un Plan Transversal de Igualdad de

Género, con herramientas necesarias para que la visión de 2024 del PEGM sea una realidad, particularmente en atención a los ejes establecidos *supra*.

Si bien el alcance del Plan Estratégico de Movilidad es un cambio de paradigma para visibilizar las violencias en el transporte público y el espacio que lo rodea, así como la implementación de un sistema efectivo de denuncia e innovación por medio de las herramientas digitales de las que se hace valer, no existe una verdadera difusión, lo cual reduce el alcance del mismo. Las mismas mujeres usuarias demuestran que no/no conocen los Planes implementados para las mujeres en especial.

Asimismo, sería conveniente diseñar una campaña de difusión amplia y profusa, a través de medios electrónicos y redes sociales. Concretamente se propone el envío de: boletines electrónicos, campañas en *Twitter* (ahora plataforma “X”), *Facebook*, *Instagram* y *TikTok*. En la actualidad, las campañas que se hacen por este tipo de plataformas tienen un mayor y mejor alcance y sirve como primer paso para dar a conocer de una forma cercana al público. Esta propuesta está enmarcada en el eje” Vinculación multisectorial y participación”.

Por otra parte, con relación al eje de “Información, monitoreo y evaluación”, se propone establecer un Comité Especial para el seguimiento, medición y evaluación del PEGM con miras a 2024. No obstante, se sugiere ampliamente la participación activa de la Secretaría de Seguridad de la Ciudad de México para emitir recomendaciones puntuales sobre el tema seguridad en el Transporte, más allá de la interconexión con los centros de atención a emergencias, ya que, como se pudo observar, las usuarias se sienten más seguras en segunda instancia, cuando se tiene protección visible de elementos del cuerpo policial alrededor del perímetro público que transiten.

Finalmente, México se puede hacer valer de los mecanismos de organizaciones como ONU Mujeres, e implementar una evaluación de portafolio país dentro de un determinado período de tiempo, específicamente del período de duración del PEGM. Mediante este mecanismo de evaluación, liderado por un servicio independiente de ONU Mujeres, se analiza el portafolio de la organización en México, mediante una investigación sistemática de las contribuciones de dicha organización a la obtención de resultados de igualdad de género.

Se destaca que la evaluación es esencial para focalizar esfuerzos, conocer las áreas de oportunidad y alcance real de las políticas públicas, basada en evidencia. “Favorece la eficacia

y la eficiencia en la actuación pública, promoviendo una mayor racionalidad del gasto público. Es una herramienta de aprendizaje y contribuye a la mejora de la dimensión estratégica y operativa de la acción pública” (Ministerio de Hacienda Española, 2019).

Por otra parte, se propone la formación de alianzas estratégicas con Organismos Internacionales como ONU, para la implementación de iniciativas como la de *Spotlight*, focalizado al sector transporte y movilidad. También se propone la vinculación con las Organizaciones de la Sociedad Civil, entes que son esenciales en la democratización de la opinión pública, así como los portavoces de las necesidades de las y los ciudadanos

Es importante replicar los proyectos y procedimientos realizados por otras ciudades, como la que se mencionó. Existen propuestas como la creación de circuitos turísticos-culturales en ciudades como Córdoba, Argentina, el cual tiene distintos abordajes, desde la creación de una base de datos hasta la interacción con turistas y ciudadanos. La propuesta es reconocer a las mujeres como protagonistas de la ciudad, en la vida política, deportiva, artística, productiva y educativa.

“El enfoque de igualdad de género en la planificación urbana, legislación y desarrollo debe de contemplar una inclusión e integración plena de mujeres y niñas en la ciudad” (Falú, 2019).

Es necesario comenzar a pensar el espacio público desde la visión feminista y de Desarrollo Humano, de hacer de la ciudad, una ciudad de las mujeres, a través de la investigación y la acción.

Martha Nussbaum (2012), en la mayor parte de su investigación sobre el enfoque de las capacidades, le otorga una mirada y voz a las mujeres. Nussbaum afirma que, las mujeres y las niñas son los grupos más perjudicados por la exclusión y la discriminación social, debido en gran parte, al sistema antropocéntrico, hegemónico y patriarcal. Lo demuestra mediante sus estudios con colectividades e individuos en diferentes partes del mundo, ejemplificando situaciones particulares que le son atravesadas a las mujeres en lugares como la India y exacerbaban la desigualdad: la mala alimentación, la falta de atención sanitaria, la mortalidad infantil, la falta de educación, la discriminación por credo, y, por supuesto, la violencia de género.

Nussbaum hace énfasis en la libertad de las mujeres como una herramienta para apelar a la búsqueda del Desarrollo Humano, que, se ve violentada por los factores señalados *supra*. Sería factible retomar los caminos que Nussbaum abre con su teoría de enfoque de capacidades y poder aplicarlo en planes como el PEGM, en específico en el caso de las mujeres.

Lo anterior es esencial para entender las condiciones que las mujeres necesitan para poder acceder a una justicia social, y puedan ejercer su derecho a vivir en autonomía, completo reconocimiento de sus garantías, y reducción de las amenazas y los reductores que existen en el espacio público.

Una manera de lograrlo es diseñar Políticas Públicas innovadoras, desde la perspectiva interseccional, que pongan en el centro al Desarrollo Humano, a la vida de las mujeres, para que puedan gozar del espacio público, y transcurrirlo: ser incluidas en la vida política, social, económica, cultural del barrio en dónde se desenvuelven.

El repensar los espacios públicos podrá liberar de miedo a las mujeres, otorgándoles representatividad, autonomía y vitalidad para reconfigurar su realidad y que, finalmente, se pueda contribuir a la construcción de una sociedad más próspera.

Referencias Bibliográficas

- Bloomberg. *How to Design a City for Women*. 2013. Recuperado de <https://bit.ly/47PIpBR>
- Bruegel, I (1973). Cities, women and social class: a comment”, en *Antipode* 5.
- Burnett, Pat (1973). Social change, the status of women and models of city form and development”, en *Antipode* 5. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/20001767>
- Greed Clara (1996). Promise or progress: women and planning, en *Built Environment*, 22. 9-14
- Carrera J(2016). *CAF y ONU Mujeres resaltaron la importancia del rol de la mujer en las agendas urbanas*. Recuperado de <https://bit.ly/45Ja7i6>
- CEPAL (2017). *Planes de Igualdad de Género en América Latina y el Caribe*. Observatorio de Igualdad de género. Estudio 1. <https://bit.ly/3suURac>
- CEPAL (2017). *Territorio e igualdad. Planificación del desarrollo con perspectiva de género*. Recuperado de <https://bit.ly/3OR8hVw>
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Inseguridad (ENVIPE), 2022. Recuperado de <https://bit.ly/3KVMNp6>
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública (ENVIPE) 2016. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2016/>
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública (ENVIPE), 2021. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2021/>
- Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México (EPADEQ), 2019. Recuperado de <https://bit.ly/47SyCv9>
- Falú A. (2016) Decimotercera Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://bit.ly/3PdfNLD>
- Harvard Health Publishing *Pain, anxiety, and depression*. Recuperado de <https://bit.ly/3EeNXZi>
- Jirón M, Paola. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197. Recuperado en 26 de agosto de 2023, de http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-37012007000200011&lng=es&tlng=es.

- Jaramillo, E. (2021). Territorios fragmentados. Desigualdades en el espacio de las ciudades mexicanas. *Revista Este País*. Recuperado de <https://bit.ly/3EfGgCe>
- Kern, Leslie (2020). Ciudad Feminista. *La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres.* Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Ed. Godot.
- Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (1° de febrero de 2007) <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV.pdf>
- Loukaitou-Sideris, A. (2004). Is it safe to walk here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places. En *Research on woman's issues in transportation: report of a conference*. Chicago: transportation research board of the National Academies. Recuperado de <https://trid.trb.org/view/773073>
- Mathivet, C. (2009). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "Otra ciudad posible"*. <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>
- McDowell, L. (1983). "Towards and understanding on the gender division of urban space", en *Environment and Planning society and space*. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/622707>
- Moctezuma, D. (Presentadora) (2020, Octubre 13) "Ciudad feminista" Ep.24. En Históricas. Spotify. Recuperado de <https://bit.ly/3stCXVe>
- Muxí, Z (2022) "Si la ciudad es caminable, será más igualitaria en clase y género", en <https://bit.ly/3PejJMI>
- Nussbaum, M (2012) "Las mujeres y el desarrollo humano", Barcelona, España, Ed. Herder.
- OMS: Violencia sexual en Latinoamérica y el Caribe: análisis de datos secundarios, disponible en: <https://bit.ly/3YN24yu>
- ONU. Comité para la NU: Comité para la Eliminación de la Discriminación Contra la Mujer (CEDAW), Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer 2007, CEDAW/C/PAK/Q/19/Add.1, disponible en esta dirección: http://archive.ipu.org/splz-e/cuenca10/cedaw_19.pdf
- ONU (2020). *Componentes del Derecho a la Ciudad*. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad>
- ONU. Crear espacios seguros que empoderen a las mujeres y las niñas. ONU Mujeres. Recuperado de <https://bit.ly/45NIBRp>
- Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019). <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

- Steer (2018). Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en la Ciudad de México. Septiembre 2018.
- Werkele, G. (1984). “A woman’s place is in the city”, en *Antipode*, 16.
- Vadillo, C. (2019). Movilidad en las metrópolis. Hacia un paradigma de sustentabilidad y accesibilidad urbana. Siglo veintiuno.
- Velázquez, I (2000). “El tiempo de las cerezas”. Reflexiones sobre la ciudad desde el feminismo”, en *Ciudades para un futuro más sostenible*, Boletín CF+S.

Anexo 1

FICHAS METODOLÓGICAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS Tesis: Futuros urbanos feministas, análisis de las implicaciones de género en las experiencias de movilidad cotidiana en la Ciudad de México.

Objetivo: Examinar los alcances del Plan Estratégico de Género y Movilidad
Tema: Género en el espacio urbano
Perfiles Entrevistas: 1. Funcionariado .- Directora de Coordinación Estratégica, Vianney Aimee Rosales Rodríguez.
Metodología: 1. Diana Vianney Aimee Rosales. Directora de Coordinación Estratégica en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. 2. Mención de los objetivos de la entrevista: Conocer la perspectiva de la SEMOVI con relación al PEGM 2019: alcances, fortalezas y áreas de oportunidad. 3. Mención de las condiciones de confidencialidad, autorización del tratamiento de datos y/o no vinculación de información con nombres propios. Sí autoriza. 4. Solicitud de consentimiento para grabación y registro fotográfico en caso de ser requerido. Se autoriza ser grabado por vía ZOOM. 5. Presentación de la persona entrevistada. La Directora Rosales cuenta con más de una década de experiencia en evaluación y desarrolladora de proyectos de movilidad en sector privado y gubernamental.
Preguntas orientadoras perfil funcionariado Duración estimada: 25 minutos 1. ¿Cuál es el rol de SEMOVI en el diseño de los Planes con perspectiva de género de la Ciudad de México? 2. ¿De qué manera colabora SEMOVI para la evaluación y control, en su caso, de los distintos Planes transversales de la Ciudad de México? ¿Existe algún método de recolección de datos de las mujeres usuarias? De ser así, ¿cómo se realiza? 3. ¿En qué momento ustedes pueden disponer de los datos de la SEMOVI para su análisis propio del PEG? ¿Se ha realizado algo similar al interior de sus dependencias? 4. ¿Qué ocurre y quienes le dan seguimiento y evalúan los resultados de los Planes estatales? ¿Cómo reciben retroalimentación del PEGM? ¿Está dentro de sus facultades? De lo contrario, explicar su función específica.

Objetivo: Examinar los alcances del Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019
Tema: Género en el espacio urbano
Perfiles Entrevistas: <ul style="list-style-type: none"> 1. Funcionariado .- Coordinadora General de Igualdad y Atención a la Violencia de Género, Gobierno de la Ciudad de México.
Metodología: <ul style="list-style-type: none"> 1. Dulce Colín Colín. Coordinadora General de Igualdad y Atención a la Violencia de Género, Gobierno de la Ciudad de México. 2. Mención de los objetivos de la entrevista: Conocer la perspectiva de la SEMUJERES con relación al PEGM 2019: alcances, fortalezas y áreas de oportunidad. 3. Mención de las condiciones de confidencialidad, autorización del tratamiento de datos y/o no vinculación de información con nombres propios. Sí autoriza. 4. Solicitud de consentimiento para grabación y registro fotográfico en caso de ser requerido. Se autoriza ser grabado por vía ZOOM. 5. Presentación de la persona entrevistada. La Directora Colín, egresada de FLACSO México, cuenta con más de una década de experiencia en organizaciones como ONU, y en áreas directivas en iniciativa privada y gubernamental.
Preguntas orientadoras perfil funcionariado. Duración estimada: <ul style="list-style-type: none"> 1. ¿Cuál es el rol de SEMUJER en el diseño de los Planes con perspectiva de género de la Ciudad de México? 2. ¿De qué manera colabora SEMUJER para la evaluación y control, en su caso, de los distintos Planes transversales de la Ciudad de México? ¿Existe algún método de recolección de datos de las mujeres usuarias? De ser así, ¿cómo se realiza? 3. ¿En qué momento ustedes pueden disponer de los datos de la SEMUJERES para su análisis propio del PEG? ¿Se ha realizado algo similar al interior de sus dependencias? 4. ¿Qué ocurre y quienes le dan seguimiento y evalúan los resultados de los Planes estatales? ¿Cómo reciben retroalimentación del PEGM? ¿Está dentro de sus facultades? De lo contrario, explicar su función específica.

Anexo 2

FICHAS METODOLÓGICAS ENCUESTAS

Tesis: Futuros urbanos feministas, análisis de las implicaciones de género en las experiencias de movilidad cotidiana en la Ciudad de México.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.
Tema: Género en el espacio urbano.
Nombre: Carmen

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	37 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	UBER, DIDI o algún servicio privado
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	Tal vez
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	No
Comentario adicional	No tenemos la misma libertad de movilidad porque aparte de la inseguridad vivimos acoso y el miedo de sufrir un feminicidio.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.
 Tema: Género en el espacio urbano.
 Nombre: Fabiola

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	40 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	Metrobús
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	No
Comentario adicional	Es necesario hacer más en cuestión de inseguridad para las mujeres.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.

Tema: Género en el espacio urbano.

Nombre: Elena

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	37 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	UBER, DIDI, o algún otro servicio privado
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Contar con un mayor número de policías vigilando la calle.
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Mayor cuerpo policial
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	No
Comentario adicional	Sin comentario adicional

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.
 Tema: Género en el espacio urbano.
 Nombre: Andrea

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	37 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	Microbús
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Mayor cuerpo policial
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sólo en algunas zonas de la ciudad
Comentario adicional	Sin comentario adicional

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.

Tema: Género en el espacio urbano.

Nombre: María José

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	27 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	Metrobús
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	Sí
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Mejorar los sistemas de educación, enseñar a los niños a la equidad de género para disminuir los índices de machismo.
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Senderos iluminados
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sólo en algunas zonas de la ciudad
Comentario adicional	Muy buena encuesta, en que busque a concientizar a todos los roles, hará que como comunidad nos sintamos muchos más seguros al transitar en calles de nuestro país.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.

Tema: Género en el espacio urbano.

Nombre: Carolina

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	39 años
¿Estudias o trabajas?	Estudio
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	UBER, DIDI, o algún servicio privado
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sólo en algunas zonas de la ciudad
Comentario adicional	No

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.
 Tema: Género en el espacio urbano.
 Nombre: Laura Fernanda

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	25 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	STC Metro
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sólo en algunas zonas de la ciudad
Comentario adicional	Las mujeres siempre estamos más expuestas y nos sentimos más inseguras. Me parece importante poner sobre la mesa esta problemática, ya que este tipo de violencia se ha vuelto tan cotidiana que las mujeres hemos tenido que desarrollar diferentes técnicas de protección y autocuidado, para sentirnos más seguras cuando, en realidad, debería existir una instancia que se enfoque en arreglar esta situación.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.
 Tema: Género en el espacio urbano.
 Nombre: Natalia

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	27 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	Metrobús
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Todas las opciones de la encuesta más cámaras de seguridad
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Todas las opciones de la encuesta más cámaras de seguridad
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sólo en algunas zonas de la ciudad
Comentario adicional	Creo que en muchas ocasiones la libertad de movilidad está restringida para las mujeres. En mi experiencia, cuando decido salir de fiesta, a beber alcohol con mis amigos, siento temor de regresar sola de noche, a partir de las 10PM. En esas ocasiones, prefiero volver en UBER, a pesar de que es mucho más costoso de volver en Metro o Metrobús. Y, aún así, en UBER me siento insegura y temerosa.

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.

Tema: Género en el espacio urbano.

Nombre: Giselle

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	40 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	STC Metro
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	Sí
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Transporte seguro e incluyente
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sí
Comentario adicional	Ninguno

Objetivo: conocer la percepción de seguridad de mujeres que transitan el espacio público.

Tema: Género en el espacio urbano.

Nombre: Norma

Preguntas	Respuestas
¿Cuántos años tienes?	67 años
¿Estudias o trabajas?	Trabajo
¿Usas transporte público?	Sí
¿Qué tipo de transporte utilizas?	STC Metro
¿Conoces los planes gubernamentales de equidad de género de la Ciudad de México?	No
¿Qué tan segura te sientes al caminar por la calle?	Poco segura
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver a una calle más transitable y segura?	Contar con un mayor número de policías vigilando la calle
¿Cuál crees que sea la mejor opción para volver una calle más transitable y segura?	Senderos iluminados
¿Consideras que las mujeres tienen la misma libertad de movilidad que los hombres?	Sí
Comentario adicional	Ninguno