



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

ESPECIALIDAD EN GÉNERO, VIOLENCIA Y POLÍTICAS PÚBLICAS

TÍTULO DEL PROYECTO TERMINAL

**“HACER FRENTE AL ACOSO SEXUAL A CICLISTAS EN EL ESPACIO PÚBLICO.
INICIATIVA PARTICIPATIVA FEMINISTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE
CIUDADES CUIDADORAS EN TOLUCA”**

**QUE PARA OBTENER EL DIPLOMA DE ESPECIALISTA EN GÉNERO, VIOLENCIA
Y POLÍTICAS PÚBLICAS**

PRESENTA

Mtra. Karla Estrella Corona Rojas

TUTORA ACADÉMICA

Dra. Norma Baca Tavira



TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO. 22 DE DICIEMBRE DEL 2021

Contenido

1. De la experiencia en la movilidad ciclista feminista al planteamiento de una problemática social	5
2. Problematización de género	6
3. Marco conceptual:	13
3.1. Patriarcado	14
3.2. Perspectiva de género	14
3.3. Interseccionalidad.....	15
3.4. Perspectiva de derechos humanos.	16
3.5. Espacio público-privado	16
3.6. División sexual del trabajo	17
3.7. Proceso de familiarización y feminización del trabajo	18
3.8. Movilidad	18
3.9. Acoso sexual	20
4. Estrategia metodológica:	21
Fase 1. Características socioeconómicas de Toluca y el AGEB 0468	30
Fase 2. Resultados del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan.....	40
Fase 3. Taller participativo de acción feminista.....	54
5. Conclusiones generales	77
6. Planteamiento de intervención. Hacer frente al acoso sexual a ciclistas en el espacio público. Iniciativa participativa feminista para la construcción de ciudades cuidadoras.	81
Objetivo	81
Principios	81
Alcances.....	81
Limitaciones.....	82
Viabilidad	82
Etapas del proyecto.....	82
Primera convocatoria	83
Segunda Convocatoria	85
Fuentes consultadas	90
Anexo	96

HACER FRENTE AL ACOSO SEXUAL A CICLISTAS EN EL ESPACIO PÚBLICO. INICIATIVA PARTICIPATIVA FEMINISTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES CUIDADORAS EN TOLUCA

Resumen

La violencia de género contra las mujeres es un problema de salud pública, no siendo exclusivo del ámbito de lo privado sino también del ámbito de lo público. Las experiencias diferenciadas que viven hombres y mujeres ciclistas juegan un papel importante en la percepción de seguridad y la violencia en sus desplazamientos por la ciudad. El presente proyecto es una propuesta para el diseño participativo con perspectiva de género y feminista, lo cual pretende hacer un llamado a las autoridades desde el activismo ciclista en la búsqueda de contar con ciudades más incluyentes, equitativas, justas y en donde el cuidado de todas las personas y seres que habitan la ciudad se ponga al centro.

1. De la experiencia en la movilidad ciclista feminista al planteamiento de una problemática social

Partiendo de la experiencia, me es posible dar cuenta de que en los últimos años, la bicicleta ha sido parte de un proceso —que ha puesto en perspectiva para integrantes de organizaciones ciclistas feministas de diversas partes del país— que como posicionamiento político puede ser incluida en: la emancipación y la búsqueda de reivindicación de los derechos de las mujeres (a la ciudad, a la movilidad, al medio ambiente, a ser cuidadas, a vivir una vida libre de violencia de género), la incidencia pública, activaciones e intervenciones en el espacio público, los traslados diarios, el ejercicio de la libertad y autonomía de las mujeres, las acciones para

frenar el cambio climático y/o mitigar el daño, la salud física y emocional y los viajes de cuidado, principalmente. Al respecto, podemos ubicar un momento clave que ha permitido llegar a tales conclusiones de forma colectiva, en los primeros meses del 2019, cuando se llevaron a cabo diversas movilizaciones en bicicleta de forma simultánea en ciudades como: Ciudad de México, Guadalajara, Puebla, Cuernavaca, Morelia, Oaxaca, Hermosillo, Monterrey y Querétaro, en exigencia y reclamo hacia las autoridades por el número de feminicidios cometidos hasta ese momento y, frente a la indignación de propuestas como toque de queda a las 10 de la noche para proteger a las mujeres de la violencia machista y disminuir los casos de feminicidio en el estado de Veracruz, emitida por la ex diputada de Morena del distrito XI, Xalapa II en la XLV Legislatura del Congreso del Estado de Veracruz, Ana Miriam Ferráez Centeno. Así, desde la consigna: “las calles son nuestras, las noches también”, la bicicleta se ha convertido no solo en un medio de transporte, sino en una herramienta emancipatoria, de autodefensa para las mujeres, permitiendo desplazarse a cualquier hora del día; permite también tener a la mano herramientas, librar situaciones y ampliar las posibilidades de llegar a salvo a su destino, en un país en donde diariamente mujeres son asesinadas y violadas. Así, haciendo referencia a lo que desarrolla Nuria Varela (2019) al hablar de la cuarta ola del feminismo, la llegada masiva de jóvenes a la militancia feminista, la incorporación de nuevas miradas, respuestas y formas de militancia (como la que aporta el movimiento ciclista), ha provocado que ésta se articule alrededor de la denuncia de la violencia sexual.

2. Problematicación de género

¿El espacio urbano es neutro al género? ¿cómo se mueven las mujeres en la ciudad de Toluca? ¿cuáles son los patrones de viaje diferenciados entre hombres y mujeres? ¿qué problemas viven las mujeres a diferencia de los hombres en la movilidad en bicicleta? ¿determina el miedo la movilidad de las mujeres? ¿cómo se relaciona el diseño de las ciudades con la violencia de género que viven las

mujeres? ¿cuál es la gravedad del problema? Y sobre todo ¿qué pueden hacer las mujeres al respecto?

Se parte del supuesto de que el diseño urbano en la vía Isidro Fabela-Tollocan determina las experiencias diferenciadas de acoso sexual que viven las mujeres ciclistas, por lo que el presente proyecto tiene como **objetivo proponer una intervención sociopolítica del espacio público y vialidad de un punto específico de la Vía Isidro Fabela-Tollocan por parte de la sociedad civil que incorpore la perspectiva de género, feminista y de movilidad sustentable¹ para para diseñar espacios cuidadores que puedan abatir espacios generadores de violencia de género contra las mujeres**, ya que ésta limita el desarrollo de su vida en el espacio público entendido como lo define Lucía Damián (2016a:29) *“aquel lugar de poder, de la toma de decisiones, donde se dan los acuerdos para resolver o no la violencia contra las mujeres”* y de qué manera la bicicleta les permite apropiarse y ejercer su derecho a la ciudad, formulado como un derecho a la vida urbana, siempre que lo urbano encuentre su base morfológica, su realización práctico sensible (Lefebvre, 1968).

Para poder tener un acercamiento a las formas en que se manifiesta la desigualdad de género y las causas que originan la violencia de género contra las mujeres en las geografías del espacio urbano, es necesario partir del entendimiento de que éste, no es neutro al género y que factores como clase, capacidades físicas y emocionales, raza, etnia o edad se articulan entre sí e influyen en la configuración de su diseño e interpretación de la experiencia de quienes la habitan y que solo ha tenido en cuenta a un ciudadano estándar: hombre blanco con trabajo remunerado, clase alta y heterosexual; por lo tanto, no ha considerado las experiencias y los desplazamientos de otras personas, como es el caso de niños, niñas, adolescentes,

¹ Existe una controversia con respecto al concepto de “sustentabilidad” y “sostenibilidad”, por lo que para efectos del presente trabajo se hará mención del concepto de “sustentabilidad” por su posicionamiento ético subyacente con respecto a la vida, el bien común, que busca ir más allá de lo económico y del consumo frugal (Rivera *et al.*, 2017). Así mismo, cuando se haga uso del concepto “sostenible” o “sostenibilidad”, se hará citando leyes, estudios o trabajos de la sociedad civil organizada que así lo han adoptado muchas veces sin contar con algún apartado que visibilice un posicionamiento claro con respecto a su uso.

personas adultas mayores, personas con discapacidad física y psicosocial, personas con neurodivergencias, personas de la comunidad lgbtttqi y mujeres cisgénero, estas últimas con experiencias, percepciones, emociones y patrones diferenciados en sus viajes y formas de desplazamiento con respecto a los de los hombres.

La incorporación del género como categoría de análisis permite problematizar los usos y experiencias en el espacio público, diferenciales y jerárquicos entre hombres y mujeres de tal forma que sea posible comprender cuáles son los mecanismos sociales y culturales que subordinan a las mujeres y de qué manera lo masculino interviene en la producción y reproducción de relaciones de dominación entre los géneros a través de la configuración del espacio urbano (Flores, 2014). Al respecto, Paula Soto (2016) plantea que el género contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas y se desarrolla a través de prácticas cotidianas: patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales; y contribuye a pensar y cuestionar las dimensiones socioculturales de la movilidad en donde los espacios urbanos son diseñados para lo “masculino”.

La incorporación de la perspectiva de género además, permite analizar y entender cómo se mueven las mujeres en la ciudad a diferencia de los hombres, por qué eligen esas formas de trasladarse y qué barreras enfrentan en ciudades como Toluca en donde se reproduce un modelo androcéntrico y capitalista que prioriza en la distribución del espacio urbano, los viajes en automóvil privado, que de acuerdo con un estudio realizado por el Centro Mario Molina (2015) en la zona metropolitana de Toluca, solo 17% son realizados utilizando dicha forma de transporte. Asimismo, en una infografía realizada por Ensamble Urbano (Ciudadvisible.blog, 2019),² evidenció que las mujeres viajan de forma más sustentable que los hombres, es decir, en transporte público y a pie, pero el espacio público no ofrece condiciones mínimas de seguridad para esos viajes. De acuerdo con la misma fuente, con

² Ensamble Urbano es un equipo de trabajo que promueve el diseño e implementación de soluciones urbanas creativas y colectivas desde las escalas más pequeñas, considerando la perspectiva de género desde un análisis feminista que realizó una serie de infografías en el 2019 visibilizando cómo es la movilidad de las mujeres en México.

respecto a la movilidad en bicicleta en México por cada 10 viajes en bicicleta hechos por un hombre, 1.3 son realizados por una mujer, mientras que en el Estado de México, uno de cada diez viajes en bicicleta es realizado por una mujer.

Tomando en consideración que las mujeres realizan viajes más sustentables que los hombres, aplicar la perspectiva de género permite dar cuenta que los patrones de actividades y de viajes de las mujeres tienen una mayor complejidad que los realizados por los hombres, lo cual encuentra explicación el proceso de familiarización y feminización del trabajo, lo cual implica que de acuerdo a la división sexual del trabajo, las mujeres con trabajo productivo entendido como aquellas actividades que generan ingresos y/o con trabajo productivo y de reproducción social que contempla las actividades de cuidado y desarrollo de las personas (Pérez, Lucía, Alma, Colín y Lisset González, s/f) suelen cumplir hasta una triple jornada dadas las fuertes cargas de labores domésticas y de cuidado que recaen sobre ellas en la familia, como pueden ser: niños, niñas, personas adultas mayores y personas que viven con discapacidad; denominada movilidad del cuidado (Díaz, 2017). Sin embargo, el modelo de ciudad no contempla los viajes de cuidado en donde muchas veces las mujeres se trasladan con hijos e hijas en brazos, suelen cargar muchas bolsas y suelen ser más diversos y costosos, en contraste, más del 70% del espacio se encuentra destinado a los vehículos de motor, priorizando altas velocidades, no contando con cruces seguros a nivel de suelo, desviando a peatones y en ocasiones ciclistas a puentes “antipeatonales”³, las calles cuentan con luminarias cuyas alturas permiten iluminar los carriles vehiculares, más no las banquetas o áreas peatonales, existen puntos ciegos como baldíos o arbustos que favorecen los delitos de oportunidad, banquetas incómodas, no se cuenta con mobiliario urbano que fomente la convivencia comunitaria, encontrándose con espacios más habitados. Por lo que las necesidades de las mujeres que también son usuarias de la vía, no se encuentran consideradas; así como las de una

³ En el 2014 la Asociación Civil “Liga Peatonal” que trabaja por los derechos de las personas peatonas en México, desarrolló la Carta Mexicana de los Derechos del Peatón en donde mencionan que los puentes antipeatonales solo deberán ser construidos en el caso de las vías rápidas (fuera de zonas urbanizadas) y en vías de acceso controlado y solo si cuentan con elevadores que puedan asegurar su uso para todas las personas.

diversidad de personas que habitan la ciudad y no obedecen al modelo de ciudadano estándar

Analizar los viajes desagregados por género, hace evidente que en el país existen grandes áreas de oportunidad al momento de abordar la movilidad sustentable y resalta la importancia de incluir la perspectiva de género en la toma de decisiones a nivel estatal y municipal ante la brecha de desigualdad que existe en cuanto a la movilidad en bicicleta de las mujeres con respecto a las de los hombres.

Así mismo, entender los problemas que enfrentamos las mujeres al movernos por la ciudad, requiere poner énfasis en la violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos como es el caso del acoso y el abuso sexual, analizando cómo el orden de género se manifiesta en el espacio público a través de relaciones de poder masculinas sobre el cuerpo de las mujeres, dominándolo y transgrediéndolo cuando desacatan los mandatos de género habitando la ciudad y participando de la vida pública. Así, la violencia sexual tanto en el ámbito de lo privado, como de lo público es una de las formas extremas de violencia de género contra las mujeres, limita el acceso a sus derechos humanos fundamentales al mermar su movilidad e instaurando el miedo como forma de violencia simbólica. Al respecto, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (INEGI, 2016) identifica que 66.8% de las mujeres han experimentado algún tipo de violencia sexual en espacios públicos o comunitarios, siendo el transporte público y el espacio público los lugares donde más se registra. De ahí la importancia de que los gobiernos consideren como tema prioritario la transformación de los espacios públicos y de todas las formas de movilidad de las mujeres, incluidas aquellas mediante las cuales suelen movilizarse más como es a pie y en transporte público, no dejando de atender la movilidad ciclista, buscando incluir información sobre las experiencias de violencia que tienen las mujeres que se mueven en bicicleta por la ciudad desde la aplicación de la perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana, siendo obligación del Estado, expedir normas legales, tomar medidas presupuestales y administrativas correspondientes, para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, de conformidad con los

Tratados Internacionales en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres, ratificados por el Estado Mexicano (Congreso de la Unión, 2015), en materia de prevención, atención, sanción y erradicación de todos los tipos de violencia contra las mujeres, promoviendo así su desarrollo integral y plena participación en todas las esferas de la vida (Congreso de la Unión, 2015). Para entender las experiencias diferenciadas de violencia de hombres y mujeres en el espacio urbano y la configuración de los movimientos cotidianos, el cuerpo es clave (Seamon, 1979, en Soto, 2016:132). Es en el cuerpo femenino, como se simboliza la diferencia sexual y es a través de normas como se pretende regular los cuerpos y sus conductas, tal como lo menciona Julia Tuñón (2008), el cuerpo es el primer argumento para simbolizar la sociedad. Es al enculturar el cuerpo humano como se carga de “género” y se jerarquiza, asignando una diferencia sexual, al hombre con la actividad creadora y a La Mujer asociándola con lo pasivo, concibiéndola desde la heteronormatividad. Así mismo, es importante poner énfasis en lo que plantea Oliva López (2008), cuando habla de que el cuerpo si bien es la parte material con la que entramos en relación con el entorno y el lugar donde se sitúa la materialización de las relaciones de poderes, haciendo referencia al poder como es conceptualizado por Michel Foucault, “es el lugar donde se materializan la salud, el bienestar, los daños, los malestares, la historia familiar-emocional los imperativos culturales de su género, es la concreción de las condiciones en que este cuerpo ha vivido”. Así, al hablar de espacio, también es necesario hablar de los cuerpos de las mujeres, los cuales históricamente han buscado ser dominados, controlados, transgredidos y abusados por los hombres, su territorio primero (Falú, 2017).

Con una diferencia de 11.4 puntos porcentuales (43.2%) con respecto a la proporción nacional de mujeres violentadas, el Estado de México se encuentra como la segunda entidad con mayor prevalencia de violencia contra las mujeres en el ámbito comunitario en el país, encontrándose Ciudad de México (50.1%) en primer lugar, Baja California en tercer lugar (35.6%), Jalisco (33.9%), Chihuahua (33%), Sonora (32.4%) y Aguascalientes (32%). Estados que se encuentran por encima de la proporción reportada a nivel nacional (INEGI, 2016).

Según la ENDIREH (2016) en el Estado de México, el tipo de agresor que más frecuentemente declaran las mujeres entrevistadas son agresores desconocidos, en 93.4% de los casos fueron violentadas por extraños en lugares de uso común, seguido de individuos que han convivido con la víctima o son conocidos de ella con 7.4% y vecinos y amigos.

La violencia de género contra las mujeres es un problema de salud pública (Velzeboer *et al.*, 2003). De acuerdo con Roberto Castro (2012) la definición de la violencia de género es una cuestión que si bien, sigue sin resolverse, supone una forma de violencia diferente a las demás, directamente asociada a cuestiones de género y que afecta a las mujeres. La violencia de género contra las mujeres no es exclusiva del espacio privado, sino que tiene lugar también en el espacio público. Es en este ámbito donde el principal tipo de violencia de género contra las mujeres es el acoso sexual, cuyo reconocimiento y abordaje ha sido poco. Aún, cuando en algunos países es considerado un delito, en otros se cuenta con información escasa, así como las formas en que la sociedad reproduce, responde o previene el acoso sexual (Martínez y Valdez, 2018). Es así como “una frase ofensiva, mirada lasciva o un toqueteo sexual, son experiencias de todos los días cuando se trata de trasladarse a la escuela o el trabajo” y de las cuales se tiene poco conocimiento en cuanto a duración y forma: “halagos”, susurros al oído o diluyéndose entre la multitud (Gaytán, 2007).

Para Falú (2009), ante el temor de las mujeres a desplazarse de forma libre, algunas de ellas llegan a desarrollar estrategias individuales o colectivas que les permiten superar obstáculos para hacer uso de las ciudades y ser parte de la vida social, laboral o política. Sin embargo, es en algunos casos en los que se produce en las mujeres un proceso de retraimiento con respecto al espacio público, dadas las experiencias vividas como amenazantes, llegando a optar por abandonarlo, impactando en la esfera personal social y por lo tanto, en el goce pleno de sus derechos.

La violencia contra las mujeres se ha abordado desde la aplicación de los estudios de género y los feminismos en diferentes ciencias y disciplinas. La geografía

feminista, conceptualiza al género y al espacio como producciones sociales y ha analizado las relaciones de poder inmersas en las condiciones de vida de las mujeres delimitando temporal y conceptualmente, en ese sentido, tiene como posicionamiento político la preocupación y el interés de que las mujeres tengan acceso a su derecho a vivir una vida libre de violencia de género (Damián, 2016b). En ese sentido, la investigación feminista en Geografía, ha enfatizado que los procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales, en la medida en que factores socioculturales como género, edad y tipo de actividad influyen en la estructura urbana, comportamiento y percepciones (Soto, 2017). Ante la importancia de participar en la planificación y gestión del espacio urbano, diferentes disciplinas como la arquitectura, el urbanismo, la psicología, la sociología han abordado el derecho a la ciudad de las mujeres desde el urbanismo feminista, permitiendo hacer visibles las vivencias, percepciones y experiencias de las mujeres que han sido sistemáticamente invisibilizadas, así como dar valor a las tareas de cuidados que por los roles y estereotipos de género que aún permean en la sociedad, están mayormente a cargo de ellas (Muxí *et al.* 2011), para hablar del cuidado como un valor universal y no exclusivo de lo femenino, conceptualizando las ciudades cuidadoras.

Entonces, ¿cómo transitar hacia espacios donde las necesidades y experiencias de las mujeres se pongan al centro de la toma de decisiones?, ¿cómo abatir los espacios de violencia de género contra las mujeres como es el caso del acoso sexual en el espacio público?

En el presente proyecto se buscó identificar si el diseño urbano en la vía Isidro Fabela-Tollocan determina las experiencias diferenciadas de acoso sexual que viven las mujeres con respecto a las de los hombres ciclistas.

3. Marco conceptual:

El siguiente apartado busca desarrollar las categorías de análisis que sustentan el presente proyecto, como son: 1. Patriarcado; 2. Perspectiva de género; 3.

Interseccionalidad; 4. Perspectiva de derechos humanos; 5. Espacio público-privado; 6. División sexual del trabajo; 7. Proceso de familiarización y feminización del trabajo; 8. Movilidad; 9. Acoso sexual desde el marco normativo en materia de violencia de género.

3.1. Patriarcado

Aura Cumes (2019), escritora maya-kaqchikel, activista por los derechos indígenas (2019) menciona que el patriarcado ha sido definido como un sistema de dominio inserto en un cúmulo de relaciones sociales en donde los hombres asumen y les es otorgado el control en una sociedad con respecto a lo político, económico, cultural y moral; siendo el androcentrismo una de las características de sociedades patriarcales pues todo se encuentra construido en torno a los hombres. La autora retoma como el patriarcado es una noción analítica que ha sido utilizada por el feminismo occidental para dar explicación al “orden de género” que impera en dichas sociedades y que ha sido utilizado de manera generalizada, siendo necesaria una revisión cuidadosa con respecto a sociedades cuya cosmovisión contenga principios que impliquen que el hombre no ocupe un lugar de superioridad.

3.2. Perspectiva de género

En los Estudios de Género, la distinción entre: sexo y género; ha sido una base (Espinar, 2003). El concepto sexo hace alusión a las diferencias biológicas entre hombres y mujeres, entendidas como diferencias anatómicas, fisiológicas y cromosómicas. Mientras que el concepto género “*se refiere a las identidades, funciones y atributos de mujeres y hombres construidos socialmente, así como al significado que se atribuye a las diferencias biológicas entre ambos dando lugar a relaciones jerárquicas entre hombres y mujeres y a la distribución de facultades y derechos en detrimento de la mujer*” (Mujeres, Organización de las Naciones Unidas, 2011). Con respecto al género, Lamas plantea: “*la cultura marca a los seres*

humanos con el género y el género marca la percepción de todo lo demás: lo social, lo político, lo religioso, lo cotidiano” (1996:344).

De acuerdo con Serret (2008) la perspectiva de género puede entenderse como “un punto de vista, a partir del cual se visualizan los distintos fenómenos de la realidad (científica, académica, social o política), que tiene en cuenta las implicaciones y efectos de las relaciones sociales de poder entre los géneros (masculino y femenino, en un nivel, y hombres y mujeres en otros). En palabras de Marcela Lagarde (2018), la perspectiva de género “está basada en la teoría de género y se inscribe en el paradigma teórico histórico-crítico y en el paradigma cultural del feminismo”.

La Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia (Congreso de la Unión, 2015), menciona que la perspectiva de género:

“Es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres. Se propone eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad entre los géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor, la igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones (2007:2).

3.3. Interseccionalidad

El enfoque de interseccionalidad, de acuerdo a La Barbera(2016:106) es entendido como aquel que “revela que las desigualdades son producidas por las interacciones entre los sistemas de subordinación de género, orientación sexual, etnia, religión, origen nacional, (dis)capacidad y situación socio-económica, que se constituyen uno a otro dinámicamente en el tiempo y en el espacio”.

3.4. Perspectiva de derechos humanos.

Tamayo *et al.* (2003:11) sostiene que “el período en el cual se produce la Carta de las Naciones Unidas y se formula la Declaración Universal de Derechos Humanos, fue un momento clave para colocar entre las preocupaciones mundiales lo concerniente a la condición jurídica y social de las mujeres, y para poner los cimientos en defensa de los derechos humanos de las mujeres”, quedando integrado el principio de igualdad y la prohibición de discriminación por sexo.

Tal como lo menciona Vicente Martínez (2018) uno de los fenómenos sociales que se ha sumado a la agenda internacional y de algunos países -como México-, es la violencia de género en los ámbitos privado y público (del cual forman parte el transporte público de las ciudades), pues ésta vulnera el pleno ejercicio y disfrute de los derechos humanos de las mujeres.

La Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia (Congreso de la Unión, 2015), con respecto a los derechos humanos de las mujeres, menciona que:

Refiere a los derechos que son parte inalienable, integrante e indivisible de los derechos humanos universales contenidos en la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), la Convención sobre los Derechos de la Niñez, la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belem Do Pará) y demás instrumentos internacionales en la materia.

3.5. Espacio público-privado

Como lo señala Pateman (1996) la dicotomía entre lo público y lo privado ha ocupado un papel central en casi dos siglos de teorización y lucha feminista. La consigna más conocida del movimiento feminista “lo personal es político”, consiste

en un rechazo a la separación liberal de lo público y lo privado y hace visible que no puede, ni debe trazarse distinción alguna entre los dos ámbitos, puesto que los mundos liberales “separados” de la vida privada y la pública están interrelacionados y conectados por una estructura patriarcal.

Angélica Damián (2016c:29) teniendo como marco de referencia la geografía feminista menciona que “se ha desarrollado lo que ha representado el espacio público y el espacio privado para las mujeres y para los hombres, lo que a cada cual se le ha asignado social y culturalmente, y cómo ello marca sus roles sociales, su presencia y ausencia”. Considerando que históricamente las mujeres han sido relegadas al espacio privado, su presencia y distribución de tiempo en el espacio público es distinta a la de los hombres y está relacionada con la organización del espacio público, siendo relevantes las condiciones físicas de circulación en el análisis del mismo (Soto, 2017).

3.6. División sexual del trabajo

A partir de la naturalización de diferencia entre hombres y mujeres se han asignado no solamente espacios, sino roles y actividades a hombres y mujeres, imperando una división sexual al trabajo en la sociedad en donde las mujeres son quienes realizan principalmente las labores de cuidado, en su mayoría sin remuneración (Pérez, Lucía, Alma, Colín y Lisset González, s/f) y los hombres se han enfocado en el trabajo productivo remunerado.

De Oliveira, Orlandina y B. García (2012) en “Familia y trabajo: un recorrido por las diversas perspectivas de análisis”, explican cómo la perspectiva de género ha contribuido a una diversidad de aspectos en el ámbito familiar que anteriormente no eran motivo de atención, de los cual destacan: la organización familiar, las relaciones de poder, tensiones, conflictos y asimetrías, la división sexual del trabajo al interior de las unidades domésticas y la asimetría en las cargas de trabajo y el significado del trabajo extradoméstico, la maternidad y la paternidad. Así mismo, las actividades domésticas y de cuidados reciben particular atención.

La incorporación de la mujer al trabajo, el debilitamiento de la figura masculina como proveedor económico y la incertidumbre laboral producto de la flexibilidad en el trabajo, forman parte del contexto económico a finales del siglo XX. Si bien, el trabajo forma parte del desarrollo de la autonomía de las mujeres, así como de su empoderamiento, exige ser conciliado con el ámbito reproductivo. Para ello, es papel del Estado crear políticas de reconciliación que reconozcan que el trabajo doméstico y de cuidado aún se encuentra mayormente realizado por las mujeres debido a los roles y estereotipos de género que aún permean en la sociedad; así como permitir la incorporación de los hombres a la vida reproductiva, mismas en las que intervengan las familias, el Estado y el sector empresarial.

3.7. Proceso de familiarización y feminización del trabajo

Los regímenes de bienestar que se encuentran basados en procesos de familiarización y feminización del cuidado implican colocar a la familia al centro y como proveedora principal de cuidado en el estado de bienestar. Ello implica que la demanda del cuidado, si bien es responsabilidad del Estado y el mercado, las familias tienen mayor peso al respecto en donde las responsabilidades del cuidado y del trabajo doméstico corre a cargo de las mujeres, mismas que son pasivas beneficiarias en un vínculo legal con un hombre siempre y cuando exista un vínculo matrimonial, siendo entonces responsabilidad de las familias acceder a servicios de seguridad social, siendo paradójico en el contexto de flexibilización laboral en el que se encuentra más de la mitad de la población, incluidas las personas en situación de pobreza y personas pertenecientes a pueblos originarios (Orozco, Karina y C. González, 2021).

3.8. Movilidad

En la reforma al artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre del 2020, se adiciona un último párrafo que indica: “Toda persona tiene derecho a la

movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

La Ley de Movilidad del Estado de México (Gobierno del Estado de México, 2015), en su capítulo primero, artículo 2, fracción XI, define a la movilidad *“Al derecho del que goza toda persona, sin importar su residencia, condición, modo o modalidad de transporte que utiliza, para realizar los desplazamientos efectivos dentro del Estado”*. Con respecto a los principios en materia de movilidad, enmarcados en la ley mencionada, en su capítulo segundo, artículo 5, fracción I, menciona que el principio de igualdad implica: *“Fomentar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas que se desplazan por motivo laboral, de estudio, comercio, servicios, recreación y cultura en territorio mexiquense, con especial énfasis a grupos en condición de vulnerabilidad”*. Sin embargo, la perspectiva de género no está enmarcada dentro de los principios en materia de movilidad, lo que da cuenta de que en el Estado de México no existe un marco legislativo que fomente la creación de políticas públicas tanto estatales como municipales, que garanticen la no discriminación, igualdad, seguridad y la no violencia de género de las personas que transitan por la vía pública y con énfasis en el transporte público⁴.

De acuerdo con el artículo 5, fracción II de la LDMDM (Gobierno del Estado de México, 2015), se establece la jerarquía como uno de los principios en materia de movilidad que corresponde a las autoridades, en el ámbito de su competencia observar; y consiste en “la prioridad que se otorga para la utilización del espacio vial, de acuerdo al siguiente orden: a) Peatones, en especial a personas con discapacidad. b) Ciclistas. c) Usuarios del servicio. d) Transporte de carga. e) Modos individuales públicos. f) Motociclista. g) Otros modos particulares.

La sustentabilidad se encuentra de igual forma contenida en el artículo 5, fracción III de la LDMDM (Gobierno del Estado de México, 2015), y es el principio en materia de movilidad que consiste en “Encaminar las acciones al respeto y atención

⁴ A nivel internacional no se ha identificado que la movilidad sustentable con perspectiva de género se encuentre contenida en convenciones con respecto a los derechos humanos de las mujeres y a nivel nacional se espera que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial pronto esté aprobada y contemple la perspectiva de género y visibilice la violencia de género contra las mujeres en el espacio público.

prioritaria del derecho a la movilidad, analizando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer las necesidades de las generaciones futuras”.

3.8.1. Movilidad con perspectiva de género

La movilidad desde una perspectiva de género implica analizar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. Y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas (Ortiz, Sara, *et al.* 2021:14).

Uno de los ejemplos que más claros son con respecto a las asignaciones de género hacia las mujeres lo es el trabajo de cuidado y trabajo doméstico, los retos que enfrentan al insertarse en el mercado laboral y el peso que implica cumplir con una triple jornada laboral, es la falta de infraestructura que contemple los horarios y necesidades de desplazamiento de las mujeres de un lugar a otro de las ciudades (OIT y PNUD, 2009), quienes realizan más viajes sustentables con respecto a los hombres, no obstante no existen políticas urbanas que permitan desplazarse de forma segura con hijos, hijas o personas dependientes, adquiriendo un costo alto el desplazarse e impactando en la salud física y emocional de las mujeres.

3.9. Acoso sexual

La Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia (Congreso de la Unión, 2015), engloba una clasificación de los tipos de violencia, dentro de los que se encuentra la violencia sexual, y la cual es definida como *“cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder*

que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto”.

El acoso sexual, según la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (Congreso de la Unión, 2015) es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos. Acorde a la misma ley, se puede producir en el ámbito comunitario, entendiéndose como actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público.

Existen otras definiciones desarrolladas fuera del marco legislativo sobre acoso sexual en el ámbito público como es el acoso sexual callejero, que se centran en el ejercicio de poder hacia la víctima: *“corresponde a toda práctica con connotación sexual explícita o implícita, que proviene de un desconocido, que posee carácter unidireccional, que ocurre en espacios públicos y tiene el potencial de provocar malestar en el/la acosado/a”* (Arancibia et al., 2015:12).

Existen otras definiciones que hacen alusión a un aspecto conductual y que definen el acoso sexual callejero como: *“un conjunto de prácticas cotidianas, como frases, gestos, silbidos, sonidos de besos, tocamientos, masturbación pública, exhibicionismo, seguimientos (a pie o en auto), entre otras, con un manifiesto carácter sexual. No se trata de una relación consentida, sino de la imposición de los deseos de uno(s) por sobre los de la(s) otra(s). Se realizan en la vía pública o en (desde) el transporte público o privado, de manera rápida e intempestiva”* (Vallejo y Rivarola, 2013:2).

4. Estrategia metodológica:

Con el propósito de recabar información para analizar cómo el miedo, la percepción de inseguridad y el diseño urbano de la vía Isidro Fabela-Tollocan determinan las experiencias diferenciadas de acoso sexual que viven hombres y mujeres ciclistas,

se desarrolló un diagnóstico con orientación mixta en tres fases: 1. Características de la Vía Isidro Fabela-Tollocan; 2. Cuestionario sobre movilidad ciclista y acoso sexual; y 3. Participación acción feminista (Colectiu Punt 6, 2017), haciendo uso de la observación participante como técnica de recolección de datos. Se optó por plantear la indagación en las fases mencionadas debido a que se parte del supuesto de que las experiencias de acoso sexual que viven las mujeres en el espacio público están determinadas por el entramado urbano diseñado en un orden de género que jerarquiza lo masculino sobre lo femenino al no contemplar las necesidades de las mujeres y ejerciendo poder sobre sus cuerpos. Por lo tanto, en un primer acercamiento se buscó conocer cuáles eran las características sociales y espaciales de la vía Isidro Fabela-Tollocan en un primer acercamiento, para después tener un acercamiento a hombres y mujeres ciclistas que usan la vía en su vida cotidiana y conocer su perfil y sus experiencias diferenciadas con respecto al acoso sexual: y finalmente, generar un espacio de diálogo y análisis, escuchando la voz de mujeres que habitan la vía a través de una herramienta de indagación que incorpore la perspectiva de género y feminista.

El AGEB 0468 se denominó “Vía Isidro Fabela-Tollocan” y fue seleccionado en función de las características del mismo: abarca al menos cuatro colonias (colonia las Américas, Colonia Altamirano, Colonia 5 de mayo y Colonia Vértice) y conecta con Avenida Isidro Fabela y Avenida Paseo Tollocan. Se consideró además, el trabajo participativo que desde el año 2019 la sociedad civil organizada comenzó a realizar en coordinación con instancias del Ayuntamiento de Toluca como es el caso de la Dirección de Planeación y a nivel estatal, con la Secretaría de Movilidad para la proyección de ciclovías en Av. Isidro Fabela y Av. Paseo Colón, siendo el aforo de ciclistas diarios, el contar con dos estaciones de Bicicleta Pública Huizi, pese a que la administración actual las tiene sin funcionamiento y dada su conexión con la zona norte (San Andrés Cuexcontitlán y San Cristóbal Huichochitlán), determinantes para su elección. Cabe mencionar que si bien, Av. Paseo Tollocan fue solicitada a intervenir con una ciclovía a la derecha, confinada con delimitadores, uno de los criterios para no optar dicha vía primaria por parte de las autoridades

estatales, fue la falta de ordenamiento del transporte público y la complejidad en su diseño.

En cada fase, se utilizaron técnicas de indagación con perspectiva de género y en la última fase con perspectiva feminista.

Fase 1. Características de la vía Isidro Fabela-Tollocan.

En un primer momento, se buscó tener un acercamiento al AGEB seleccionado, con la intención de conocer las características con las que cuenta, como:

- Grado de rezago social (CONEVAL, 2010). Es una medida ponderada que resume cuatro indicadores de carencias sociales (educación, salud, servicios básicos y calidad y espacios en la vivienda) en un solo índice con la finalidad de ordenar a las unidades de observación según sus carencias sociales. Así mismo, cuenta con cinco estratos o grados de rezago social: muy bajo, bajo, medio, alto y muy alto rezago social.

Fase 2: Cuestionario sobre movilidad ciclista y acoso sexual.

Consistió en cuestionario semiabierto de *Google forms*, con varias secciones: datos generales, vehículos disponibles, hábitos de movilidad, origen-destino de los viajes en bicicleta y experiencias de los viajes. Las preguntas con respecto a la sección de vehículos disponibles y origen-destino, se basaron en la metodología de la encuesta censal de INEGI (2020); así mismo, las preguntas con respecto a las experiencias de los viajes que contemplan la cicloinclusividad de la vía, se basaron en un instrumento generado por el activista en movilidad, Ing. Adrián Alberto Chavarría Millán en su trabajo desde la sociedad civil organizada enfocada al tema de la movilidad ciclista y basada en el Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2019). Finalmente, las conductas sobre acoso sexual se basaron en las prácticas de violencia sexual contra las mujeres entendidas como cualquier acto de contenido

sexual no consentido por las mujeres y elaboradas con base en convenciones internacionales y análisis de legislación mexicana en el Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México (Güezmes, 2017), de las cuales se contemplaron las siguientes conductas: Miradas incómodas sobre tu cuerpo; Chiflidos o insinuaciones sexuales; Comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir; Recargamientos y/o tocamientos⁵; Otra. La población a la cual se dirigió esta fase del diagnóstico fue a hombres y mujeres que realizan viajes en bicicleta de manera cotidiana y que han transitado al menos una vez por la vía Isidro Fabela-Tollocan.

El cuestionario se difundió en un grupo mixto de *Facebook* privado denominado “Colectividad de Ciclistas Urbanxs de Toluca que fue creado el 19 de noviembre del 2020 y que hasta el día 11 de mayo del 2021 contaba con 1,700 integrantes: 67% hombres, 32% mujeres y 1% bicimensajerías que son productos de ciclismo urbano y colectivas que trabajan temas de espacio público, medio ambiente, ciclismo urbano y feminismo en la ciudad de Toluca y algunas en la ciudad de Metepec. Así mismo, el grupo cuenta con un reglamento creado el 6 de enero del 2021 en el que se incluye la no tolerancia del acoso sexual, ni del lenguaje de odio. Este reglamento se incluyó a partir de una denuncia de acoso sexual hecha a los administradores por parte de un integrante hombre ejercida hacia una integrante mujer, momento a partir del cual el grupo de *Facebook* dejó de llamarse Colectivo de Ciclistas Urbanos de Toluca y comenzó a llamarse Colectividad de Ciclistas Urbanxs de Toluca.

El cuestionario, además fue difundido por la página de Facebook de la organización civil CdFem Mx que se define como un espacio de co-creación, siempre proactivo, que trabaja para hacer ciudad y construir espacios urbanos libres de violencia de género, que colabora con otras colectivas ciclistas y feministas de Toluca y del

⁵ Una persona usuaria de la bicicleta puede llegar a vivir conductas de acoso sexual que consistan en recargamientos y/o tocamientos como “nalgadas” por parte de automovilistas que se encuentran estacionados o peatones mientras los y las ciclistas circulan a baja velocidad en cruces o embotellamientos que obliguen a bajar la velocidad. Así mismo, una persona ciclista encontrándose en alto, puede llegar a ser víctima de dichas conductas por las personas usuarias antes mencionadas como por usuarios de motocicletas que usualmente suelen posicionarse en los altos junto a los y las ciclistas.

Estado de México a través de la Red Mexiquense para la Movilidad Sostenible, cuyos integrantes se encuentran en un nivel socioeconómico medio, con la posibilidad de destinar tiempo para trabajar la agenda de movilidad sostenible, misma en donde la perspectiva de género y feminista ha ido ocupando lugar en las acciones. Dichas colaboraciones son importantes para el proyecto, ya que pueden permitir llegar a más personas, tanto a nivel municipal, estatal y nacional.

Al momento de la difusión del cuestionario se hizo la precisión de que se encontraba dirigido a ciclistas que hayan realizado traslados en bicicleta por las vías Isidro Fabela, Tollocan y entrecalles, lo cual en conjunto con el diseño de las preguntas del cuestionario permitió llegar a ciclistas de la ciudad de Toluca.

El alcance que se contempla tener desde esta organización civil es poder recabar la información sobre los viajes y experiencias de mujeres ciclistas que tienen más de 5 años utilizando la bicicleta en sus traslados, así como mujeres que tienen menos tiempo o incluso nuevas usuarias de la bicicleta e integrantes o no de alguna colectiva ciclista y/o feminista.

El tiempo que el cuestionario estuvo activo fue del 11 al 25 de mayo del 2021 y se compartió en diferentes momentos en las páginas previamente mencionadas. A partir del 26 de mayo, se contactó a las mujeres que proporcionaron sus datos de contacto y expresaron la aceptación para que se les contactara para participar en una tercera fase del proyecto.

El presente diagnóstico se desarrolla con perspectiva de género, perspectiva feminista y de derechos humanos de las mujeres, por lo que pone las experiencias de las mujeres en el centro, analizando los viajes que realizan las personas ciclistas más allá del trabajo remunerado que realicen o no y visibilizando las actividades domésticas y de cuidados que llevan a cabo en su cotidianidad. Por ello, el cuestionario buscó recabar información sobre si tienen personas a sus cuidados, horarios, tipos de viajes en bicicleta, percepción de seguridad e inseguridad, análisis

del entorno, experiencias de acoso sexual, ruta crítica a seguir para denuncias y repercusiones ante la violencia eventualmente recibida.

Fase 3: Talleres participativos de Acción Feminista

A partir del análisis de la información recabada en la segunda fase del proyecto, se buscó establecer contacto con las mujeres en edades de 18 a 30 años, dado que fueron las edades de las participantes que mayormente respondieron cuestionario y que dieron su consentimiento para ser contactadas y vía correo electrónico se les convocó a un taller participativo que dará inicio en la ruta recreativa⁶ de Avenida Paseo Colón con la que se cuenta los domingos, considerando que la evidencia empírica establece que el espacio público es de bajo riesgo de contagio por COVID-19 y tomando todas las medidas recomendadas.

Los talleres participativos con mujeres es una estrategia de investigación participativa que tiene como fin dialogar, explorar y reflexionar sobre la historia de su comunidad, sus vínculos y condiciones de vida tanto en lo individual como en lo familiar. Se espera que el conocimiento producido en los talleres participativos sea emancipatorio ya que genera que las personas que participan en la co-producción de conocimientos y soluciones, se alienten a liberarse del peso de las estructuras sociales y procesos instituidos a través de programas asistenciales gubernamentales (Velzeboer *et al.*, 2018), como parte de políticas públicas desarrolladas en el sistema neoliberal desde el estado benefactor, que no toman en cuenta las voces y necesidades de las personas. Así mismo, esta forma de investigación permite cuestionar mecanismos jerárquicos e invisibles incrustados en las relaciones al romper con jerarquías y cuestionar la distinción entre investigadora y sujetas de investigación, buscando relaciones más

⁶ La Ruta Recreativa de Av. Paseo Colón tiene diez años de haber sido inaugurada y fue el resultado de una solicitud ciudadana de 5000 firmas por una Agenda Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca. Consiste en el cierre de tres carriles de la avenida a partir de José Vicente Villada hasta Calzada del Pacífico, siendo aproximadamente un total de 5 kilómetros, en donde la ciudadanía puede ir a caminar, andar en bicicleta, pasear a sus animales de compañía o realizar actividades cargo del Ayuntamiento de Toluca o de la Sociedad Civil Organizada de Toluca y de otras partes del Estado de México.

horizontales en tanto las personas participantes son co-investigadoras y pueden estar involucradas en todas las etapas del proyecto. El feminismo ha contribuido a la investigación-acción participativa colocando a las mujeres y a los temas de género en un rol central e introduciendo el uso de métodos feministas que toman la vida cotidiana de las mujeres y sus experiencias como fuente esencial del conocimiento, permitiendo valorar sus voces (Vilches *et al.*, 2016).

Se utilizaron las siguientes herramientas participativas de análisis:

Diálogo colectivo

- **Objetivo.** Que las participantes se conozcan entre sí y reflexionen sobre los elementos de la ciudad y su entorno.
- **Desarrollo**
“Si yo fuera una calle, avenida, colonia, lugar en la ciudad, sería...”
Las participantes se presentarán compartiendo su nombre y mencionarán una calle, avenida, colonia o lugar en la ciudad con la cual se identifiquen, completando la frase: “Si yo fuera una calle, avenida, colonia, lugar en la ciudad, sería...”
Al finalizar la ronda las facilitadoras enfatizarán elementos sobre la ciudad, percepciones y sentido identidad de las participantes y se encaminará a la reflexión.
- **Tiempo.** 10 minutos

Presentación de resultados de la cuestionario virtual

Cuestionario sobre movilidad ciclista y acoso sexual

- **Objetivo.** Que las participantes conozcan los resultados más significativos del cuestionario virtual.
- **Desarrollo.** Mediante tarjetas con gráficos, se mostrarán a las participantes los resultados más significativos de la “Cuestionario

virtual sobre movilidad ciclista y acoso sexual en la Vía Isidro Fabela-Tollocan”.

Se encaminará a la reflexión a partir de las preguntas: ¿de qué manera interviene el diseño de la ciudad en la prevalencia de acoso sexual en las calles? ¿por qué es importante conocer las experiencias de las mujeres en la ciudad?

- Tiempo. 15 minutos

Recorrido exploratorio en bicicleta

- Objetivo. Se buscó analizar elementos en el diseño urbano como puede ser el uso de la calle, velocidades de los autos, cruces peatonales a nivel de suelo, puentes peatonales, semaforización, coladeras, baches, encharcamientos, luminarias, señalización, arbolado urbano, paradas de autobuses, autos estacionados en áreas no permitidas y espacios de convivencia en la vía Isidro Fabela-Tollocan que incrementan o disminuyen la percepción de seguridad de las participantes.
- Desarrollo. Se dio a conocer a las participantes la ruta que se buscaba recorrer en bicicleta partiendo por Calle Juan Rodríguez-Calle Jesús Carranza-Calle Venustiano Carranza poniente, hasta llegar a la vía a observar con fines del presente proyecto, así como los puntos donde se contempló hacer breves paradas poniendo énfasis en conocer los aspectos que cada participante quisiera destacar en función a: percepción de seguridad, movilidad, entorno, accesibilidad, comodidad, comunitario, etc. El recorrido fue grabado con una cámara adaptada a una bicicleta y fue documentado mediante fotografías y audio por parte de una integrante de CdFem Mx.
- Tiempo. 20 minutos.

Mapeo participativo.

Se buscó conocer la ubicación de las experiencias de acoso sexual callejero de mujeres ciclistas y características del entorno.

- Objetivo. Registrar las ubicaciones y experiencias de violencia sexual vividas en la vía Isidro Fabela-Tollocan; así como puntos donde la percepción de seguridad aumenta o disminuye.
- Desarrollo.
De forma individual se proporcionaron chinchetas de diferentes colores y se pidió colocarlas en los puntos donde se hayan vivido experiencias de violencia sexual en la vía:
 - Rosa. Miradas incómodas sobre tu cuerpo
 - Amarillo. Chiflidos o insinuaciones sexuales
 - Naranja. Comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir
 - Rojo. Recargamientos y/o tocamientos (al trasladarse en bicicleta encontrándose o no en movimiento)
 - Azul. Otra

Además, se pidió que señalaran con una calcomanía:

- Amarilla. Puntos significativos donde se sientan más seguras.
- Azul. Puntos significativos donde se sientan seguras de forma moderada
- Rojo. Puntos significativos donde se sientan inseguras

Para los talleres virtuales se utilizó la aplicación MURAL, la cual consiste en un espacio virtual para el trabajo colaborativo, en dichos casos se pidió colocar post it circulares y cuadrangulares, asignando un color para cada una de las experiencias de violencia sexual vividas y percepción de seguridad e inseguridad.

Finalmente se pidió que marcaran con pluma (o escribieran dentro del post it en MURAL), elementos en el entorno que consideraran que restan su seguridad vial. Al finalizar se invitó a compartir su experiencia y se encaminó a reflexionar sobre lo vertido en el mapa.

- Tiempo. 50 minutos

Diálogo de cierre.

- Objetivo. Se buscó identificar una frase representativa de cómo desearían sentirse en la ciudad al realizar viajes en bicicleta.
- Desarrollo.
Se les proporcionaron papeles autoadheribles y plumones y se les pidió a las participantes que colocaran una breve frase de cómo desearían sentirse en la vía trabajada al trasladarse en bicicleta, creando así *stickers* que podrán colocar donde ellas decidan. Finalmente se generó un espacio para compartir las experiencias y frases compartidas.
- Tiempo. 15 minutos

Fase 1. Características socioeconómicas de Toluca y el AGEB 0468

Para la elaboración del diagnóstico, es importante tomar en consideración que es indispensable recabar y generar información desagregada por sexo tanto cuantitativa como cualitativa. Si bien, la información desagregada por sexo no necesariamente implica un diagnóstico con perspectiva de género, permite generar información en un primer momento como parte de la construcción de un diagnóstico con enfoque de género (Massolo, Alejandra, Dalia, Barrera e Irma, Aguirre, 2005).

Toluca es uno de los 125 municipios pertenecientes al Estado de México, siendo la capital del estado. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), cuenta con una población de 910 608 habitantes, lo cual representa el 5.4% de la población estatal. Del total de habitantes, 48.2% son hombres y 51.8% son mujeres, existiendo 93 hombres por cada 100 mujeres. El municipio de Toluca está integrado por 111 localidades hasta el 2020, de las cuales Toluca de Lerdo es la localidad con mayor población con 223 876, seguido por San Pablo Autopan con 47 932 y por San Cristóbal Huichochitlán con 42 320 habitantes.

- Distribución territorial. Cuenta con una superficie de 426.8 km², lo cual representa el 1.9% del territorio estatal. Así mismo, presenta una densidad de población de 2133.5 habitantes/ km². Tiene colindancias al norte con: San Mateo Atenco, Lerma, Xonacatlán, Oztolotepec, Temoaya, Almoloya de Juárez y Zinacantepec; al sur con: Zinacantepec, Coatepec Harinas, Villa Guerrero, Tenango del Valle, Calimaya, Metepec y San Mateo Atenco; al este: Villa Guerrero, Tenango del Valle, Calimaya, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma, Xonacatlán, Oztolotepec y Temoaya; y al Oeste con: Temoaya, Almoloya de Juárez, Zinacantepec y Coatepec Harinas.
- Vivienda. Toluca cuenta con un total de 239 734 viviendas particulares habitadas, lo cual representa 5.2% del total estatal. La disponibilidad de servicios y equipamiento es la siguiente: 79.9 % cuenta con agua entubada, 98.7% con drenaje, 99.1% con servicio sanitario, 99.6% con energía eléctrica, 80.9% con tinaco y 32.6% con cisterna o aljibe. Con respecto a la disponibilidad de bienes 52.6% tiene automóvil o camioneta, 8.8% cuenta con motocicleta o motoneta y 3.2% con bicicleta. De acuerdo a la disponibilidad de TIC 89.9% cuenta con celular, 58.2% con internet y 45.7% con computadora.
- Migración. En relación con la población con lugar de residencia en marzo de 2015 distinto al actual equivale a 4%, dentro de las cuales

las causas de migración corresponden en primer lugar a la familiar con 41.9%, seguido con 31.1% por trabajo, otra causa con 13.4%, estudiar con 8.8% e inseguridad con 4.8%.

- Características económicas. Con respecto al total de la población de Toluca, el 62.1% es económicamente activa, del cual 57.7% son hombres y 42.3% son mujeres. Y el 37.8% es no económicamente activa y se encuentra comprendido en primer lugar por personas dedicadas a los quehaceres del hogar con 40.9%, en segundo lugar, estudiantes con 41.1%, seguida por personas pensionadas o jubiladas con 9.3%, personas en otras actividades no económicas con 6.5% y 2.2% por personas con alguna limitación física o mental que les impide trabajar.
- Etnicidad. La población que habla una lengua indígena es del 2.78% y la población que no habla español de los hablantes de lengua indígena corresponde al 1.83%. Siendo el Otomí la lengua indígena hablada más frecuente en un 89.6% y Mazahua con un 3.9%. La población que se considera afromexicana, negra o afrodescendiente es de 1.74%.
- Discapacidad. La población con alguna discapacidad corresponde al 3.6%, de las cuales el 15.1% tiene 60 años o más, el 2.9% tiene 30 a 59 años, el 1.6% tiene 18 a 29 años y 1.6% tiene 0 a 17 años.
- Características educativas. La población según el nivel de escolaridad corresponde al 42.3% con educación básica de la población total, seguida de educación superior con 29.8%, media superior con 24.8%, sin escolaridad con 2.9% y 0.2% no especificada. Hasta el 2020 el porcentaje de población que asiste a la escuela, según la edad, corresponde a: 95.7% en edades de 6 a 11 años, 93.6% en edades de 12 a 14 años, 62.8% en edades de 3 a 5 años y 52.6% en edades de 15 a 24 años.

- Situación conyugal. La población según la situación conyugal corresponde a: 39.3% casada, 35.6 soltera, 14.1 unión libre, 4.1% separada, 2.5% divorciada y 4.3% viuda.
- Afiliación a servicios de salud. La población total afiliada corresponde al 66.6%.

Movilidad

De acuerdo con el Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca realizado por el Centro Mario Molina (2014), se identificó “una tendencia a una estructura urbana expansiva, al incremento y tiempo de los viajes, el uso de modalidades deficientes de transporte, una dispersión en la gestión pública de la movilidad y el uso intensivo del vehículo particular en detrimento de otros modos de transporte más sustentables”. Así mismo, se identificó que el municipio de Toluca es el núcleo en torno al cual se centra la dinámica de movilidad, atrayendo más de 650 000 viajes diarios.

La ZMT cuenta únicamente con dos centrales de autobuses donde confluye el transporte urbano, suburbano y foráneo, la red de transporte público está conformada por 22 empresas que brindan servicio de transporte público a través de 222 rutas; sin embargo, más de la mitad de las manzanas de la ZVT no disponen de transporte público en ninguna de sus vialidades. Las rutas existentes en la ciudad son mayoritariamente radiales y diametrales, detonando una congestión elevada con una velocidad promedio de 38 km/hr. durante las horas de máxima demanda, teniendo una relación con el aumento de emisiones contaminantes. El reparto modal actual hasta el 2014 era: transporte público con un 76%, automóvil con un 17% y no motorizado 7% (Centro Mario Molina, 2014), ello implica que de cada diez viajes que se realizan a diario, más de 7 se realizan en transporte público, casi 2 se realizan en automóvil particular y menos de 1 se realizan en transporte no motorizado.

Acorde a la información arrojada en el Perfil Ciclista (Ayuntamiento de Toluca, 2020a) presentado el 30 de abril de 2020 y mediante el Comunicado Núm.

0269/2020 de la Dirección General de Medio Ambiente, el mayor uso de la bicicleta es con motivo de trabajo o compras. El sexo de las personas encuestadas corresponde a 80% hombres y 20% mujeres. Con respecto a la ocupación, se identificó que 27.16% se encuentran empleadas, 19.95% realiza un oficio, 13.94% es comerciante y 13.94% son estudiantes. El ingreso promedio mensual de las personas ciclistas en Toluca es de \$5,134.63 pesos. El motivo de viaje al utilizar la bicicleta es para dirigirse a su empleo en un 35.76%, realizar compras en un 29.32%, por ocio en un 21.69% y para estudiar en un 13.23%. Con respecto a la edad de las personas encuestadas destaca que el 29.09% tiene menos de 25 años, más no representan la mayor parte de las personas ciclistas, siendo la distribución de edades, proporcional a las de la población de Toluca y Estado de México.

Conforme a la presentación de resultados del Aforo Ciclista (Ayuntamiento de Toluca, 2020b) el cual contó con la colaboración con sociedad civil organizada⁷, se identificó a la Avenida Isidro Fabela como uno de los mayores aforos en comparación con otras vialidades, contando con un aforo de 1816 ciclistas diarios entre las 7:00 am a 19:00 pm; con respecto a sexo, 99.1% son hombres, mientras que 0.9% son mujeres, habiendo mayor flujo de éstas en los horarios de 13:00 pm a 14:00 pm, no contando con información sobre cómo es el flujo de mujeres en otros horarios.

Violencia de género contra las mujeres en el ámbito comunitario

En un estudio realizado por investigadores de la Facultad de Planeación Urbana y Regional del Estado de la Universidad Autónoma del Estado de México, mediante una base de datos del Consejo Estatal de la Mujer y Bienestar Social (CEMyBS) en el año 2009 que constó de 237 registros del sexo femenino y solo cinco del masculino, se identificó 95.7% de las mujeres denunciadas eran habitantes de zonas urbanas y 4.2% del ámbito rural. Así mismo, la información congregada por

⁷ Análisis espacial y geostadístico de los datos recopilados en campo de los aforos ciclistas de la ciudad de Toluca con respecto a la demanda en bicicleta en 23 calles de la Ciudad de Toluca, mediante el análisis de 31 puntos entre el 11 al 25 de agosto del 2020. El levantamiento del conteo ciclista fue con apoyo de asociaciones no gubernamentales y con la dirección de la Unidad de Planeación (IMPLAN).

delegación municipal indica que 48.9% de las denunciadas urbanas identificaron su residencia en colonias o barrios de la ciudad de Toluca, mientras que 51.1%, ubicó su vivienda en alguna delegación y subdelegación municipales. La edad de las denunciadas se encontraba desde los 10 años hasta los 70 y más; encontrándose el mayor número de denuncias en mujeres de entre 25 a 29 años correspondiente al 20.1% del total. En relación con el nivel de escolaridad, de acuerdo a la misma fuente, 51 de cada 100 mujeres cursaron en promedio 9 años escolares, destacando 29.2% con estudios de secundaria y 19% con estudios profesionales. Con respecto a la actividad principal de las mujeres denunciadas, 49.1% se identificaban como amas de casa, 27.7% empleadas, 10% comerciantes, 5.5%, mujeres que se identificaron como desempleadas y 4% estudiantes.

Con respecto al tipo de violencia, se identificó que 65% corresponde a violencia psicológica, 40 de cada 100 víctimas resintieron violencia física, 9.7% violencia patrimonial, 40.9% económica y violencia sexual a 8 de cada 100 mujeres.

En relación con ámbito donde ocurrieron las agresiones, 84% señalaron que fueron en la familia, un caso en el ámbito laboral, al igual que en el ámbito docente, siete casos en el ámbito comunitario y ningún caso en el ámbito institucional (De León *et al.*, 2019).

En un estudio sobre Acoso Sexual Callejero en Mujeres de la Ciudad de Toluca que contó con 200 participantes, arrojó que la edad promedio en que comenzaron a experimentar acoso fue a los 14.6 años, 163 mujeres indicaron que la experiencia fue ejecutada por una sola persona, 188 de ellas indicaron que fueron varones, 153 experimentaron acoso en las calles, 196 mujeres consideran que no es algo "normal", 86 experimentaron sentimientos de miedo y 52 sentimientos de cólera. En relación a la respuesta ante las experiencias de acoso, 126 no respondieron, 171 mujeres que respondieron al acoso, recibieron como respuesta del agresor el ignorarlas. Con respecto a los cambios que hacen en su vida tras experimentar acoso, 49 mujeres optaron por cambiar su ruta, 28 cambiaron su forma de vestir y 195 no denunciaron, mientras que 3 mujeres que denunciaron, señalaron no haber tenido respuesta (Maya, 2021).

AGEB 0468

De acuerdo a la información recabada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social en su estudio sobre el Grado de Rezago Social por AGEB (2010), el AGEB 0468 contaba con 3018 habitantes, 872 viviendas particulares habitadas y un grado de rezago social bajo que comprende los siguientes indicadores:

- Educación. El AGEB 0468 cuenta con 11.8% de población de 15 años y más con educación básica incompleta; así como con 29.3% de población de 15 a 24 años que no asiste a la escuela, 0.8% de la población de 15 años o más es analfabeta, 1.2% no asiste a la escuela.
- Salud. El 25.2% de la población se encuentra sin derechohabencia a servicios de salud.
- Servicios básicos. 0.1% de las viviendas no disponen de agua entubada de la red pública y 100% de las viviendas disponen de drenaje y energía eléctrica.
- Calidad y espacios en la vivienda. El 0.3% de las personas viven en hacinamiento; así como 0.1% de las viviendas no disponen de excusado o sanitario. Con respecto a los bienes con los que dispone la vivienda 21.2% no disponen de lavadora, 4.2% no disponen de refrigerador, 28.4% no disponen de teléfono fijo. Y 0.2% de las viviendas cuentan con piso de tierra.

¿Cómo se relacionan las características de Toluca y el AGEB 0468 con las experiencias diferenciadas de acoso sexual que viven las mujeres con respecto a los hombres ciclistas?

Como se ha podido ir revisando, la ciudad de Toluca cuenta con una población de 91,068 habitantes de los cuales el 48% son hombres y 51.8% son mujeres, lo que equivale a 93 hombres por cada 100 mujeres. Así mismo, se ha podido identificar

que más del 60% de la población se encuentra económicamente activa, siendo en su mayoría hombres, 57.7% y 42.3% mujeres. De la población no económicamente activa, destaca que 40.9% se dedican al hogar, 41.1% son estudiantes y 9.3% son personas pensionadas, mientras que 2.2% cuentan con una limitación física o mental que les impide trabajar.

Aplicar la perspectiva de género al análisis de la información con respecto al espacio privado como en el espacio público, es importante para entender de qué manera la distribución del espacio y diseño de la ciudad de Toluca, atiende las necesidades de más del 50% de la población que corresponde a mujeres; así como analizar de qué manera el proceso de familiarización y feminización del trabajo está relacionado con la distribución del espacio público y de qué manera atiende la movilidad cotidiana de las mujeres. Así, considerando que el 40% de la población no se encuentra económicamente activa o bien, no se encuentra reconocida su participación en la economía a través del subsidio que proporcionan el trabajo doméstico y de cuidado que realizan las mujeres, cobra relevancia nuevamente el identificar si la distribución del espacio público cuenta con equipamiento, mobiliario urbano, iluminación y servicios que apoyan la movilidad de las mujeres que cuidan de personas que no son autónomas como niñas, niños, adolescentes, personas adultas mayores y personas con alguna discapacidad física y/o psicosocial; así como, de qué manera la distribución del espacio permite ejercer su derecho a ser cuidadas, no entendido como el cuidado de lo masculino sobre lo femenino; sino como un derecho humano.

En materia de movilidad, llama la atención que la ciudad de Toluca hasta el 2014 contaba con un reparto modal de 76% transporte público, 17% automóviles y 17% no motorizado, lo que significa que, de cada diez viajes diarios, 1.7 se realizan en automóvil particular y casi 8 de cada diez viajes diarios se realizan en transporte público. Lo anterior en una ciudad en donde en horas de máxima demanda el transporte público no puede ir a más de 38 km/h y al igual que el gran volumen de autos está relacionado con las emisiones contaminantes de la ciudad, es decir, se cuenta con un sistema de transporte público que además de no dar servicio a más

de la mitad de las manzanas de la ciudad, no está ordenado y no es eficiente. Por ello, se puede inferir que los 1.7 de diez viajes diarios que se realizan de forma no motorizada (caminar, bicicleta, patines o patineta), surgen como una forma de transporte necesaria en una de las ciudades más contaminadas del país y que por décadas ha distribuido el espacio público contrario a lo que marca la jerarquía de movilidad. Destaca además, que el mayor uso de la bicicleta se realiza para trasladarse al trabajo productivo remunerado y para las compras en un estudio que comprendió un 80% hombres y 20% mujeres. Si bien, no se cuenta con información desagregada por sexo, considerando que las mujeres realizan viajes más sustentables que los hombres, considerando los viajes a pie y en transporte público, se podría inferir que el problema de movilidad de la ciudad impacta de forma importante la movilidad de las mujeres, siendo las altas velocidades y el acoso sexual factores que pueden impactar de forma importante el goce de sus derechos humanos.

Con respecto al AGEB de estudio, se identifica que la Av. Isidro Fabela cuenta con un aforo ciclista diario de 1816 ciclistas en horarios de 7:00 a 19:00 pm, de los cuales 99.1% son hombres y solo 0.9% son mujeres, lo que apuntala a analizar qué características tiene la vía que puede hacer que las mujeres ciclistas no opten por trasladarse por la misma, cuáles han sido sus experiencias como usuarias y qué barreras encuentran al desplazarse; así mismo, es importante saber cómo son sus experiencias al transitar en bicicleta por vías terciarias o entrecalles.

Entendiendo que el orden de género marca una diferencia al moverse por la ciudad, de acuerdo a la información revisada hasta el momento, destaca que un gran porcentaje de las mujeres denunciadas de violencia de género pertenecen a zonas urbanas y un porcentaje reducido de zonas rurales, lo cual puede estar asociado a las distancias, acceso a servicios y recursos para la identificación de la violencia. Destaca además que dentro de las actividades a las que se dedican, casi la mitad de las mujeres se identifican como amas de casa, un poco más de una cuarta parte son empleadas y un poco menos de una octava parte son comerciantes, estudiantes o mujeres desempleadas. Dentro de las denuncias, se identifica que 8 de cada 100

mujeres reportan violencia sexual y del total de las denuncias solamente 7 ocurrieron en el ámbito comunitario. La información da cuenta de que la violencia de género contra las mujeres en el ámbito de lo privado pareciera ser la más denunciada por las mujeres y pareciera que la violencia en el ámbito de lo público o de lo comunitario es denunciado en un porcentaje mínimo, lo que requieren estadísticas y estudios que nos permitan conocer de qué manera la violencia y el acoso sexual pueden ser violencias que las mujeres viven en lo cotidiano en el espacio público y cuáles son las razones por las que no se están denunciando; así como conocer de qué manera la violencia en el ámbito de lo comunitario puede dificultar que una mujer en situación de violencia de género en el ámbito privado, pueda quedarse paralizada al no encontrar espacios seguros que les permitan encontrar salida a las situaciones de violencia vividas, siendo ahí donde lo público guarda una relación directa con lo privado.

Con respecto al acoso sexual callejero, acorde a la información revisada hasta el momento, es importante dar cuenta de cómo la violencia sexual en el ámbito de lo público genera sentimientos de miedo y de cólera en las mujeres que la resienten, llevándolas a hacer cambios en sus rutas. Y aún cuando casi el 100% de las mujeres identifican que el acoso sexual callejero no es normal, casi en la misma proporción decidieron no denunciar, lo que podría explicar el por qué solamente se cuentan con pocos datos de denuncia de violencia en el ámbito comunitario, como se revisó previamente. Finalmente se pone énfasis en la importancia incluir las experiencias de las mujeres en el diseño y planeación del espacio público, generar procesos de participación ciudadana con perspectiva de género y feminista, que permita escuchar las voces de las mujeres que históricamente han sido relegadas al ámbito de lo privado, no habiendo sido reconocidas como sujetas de derechos.

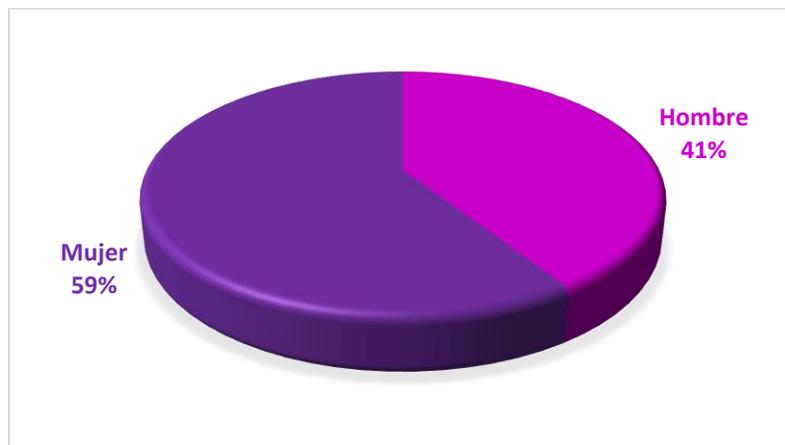
Fase 2. Resultados del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

1. Características de las personas que participaron respondiendo el cuestionario

El cuestionario sobre movilidad ciclista y acoso sexual en la vía Isidro Fabela-Tollocan fue respondido por un total de 22 personas en edades entre los 23 y 50 años de edad. En términos de sexo 59.09% de las personas que participaron respondiendo el cuestionario son mujeres y 40.90% son hombres (Gráfica 1); 68.18% de quienes respondieron se encuentran en edades entre los 23 y 29 años, 18.18% en edades entre los 30 y 39 años, 9.09% entre 40 a 49 años y 4.55% corresponde a 50 años (Gráfica 2).

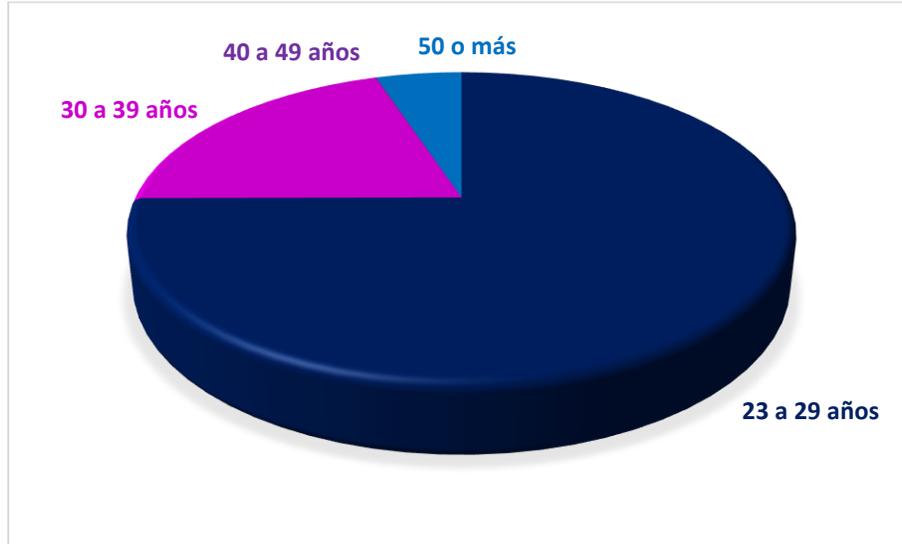
Con respecto a la situación conyugal 63.63% se encuentran solteros o solteras, 13.63% se encuentran casados o casadas, 18.18% se encuentran en unión libre o unión de hecho y 4.54% separadas (Gráfica 3).

En términos de ocupación 36.36% son profesionistas, el 18.18% son comerciantes y emprendedores, 18.18% se dedican a la función pública, 18.18% son empleados y 9.09% estudiantes (Gráfica 4).



Gráfica 1. Distribución porcentual de la población entrevistada por sexo.

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan



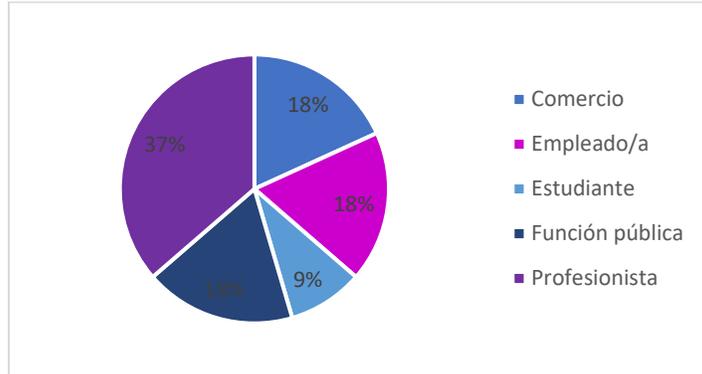
Gráfica 2. Distribución porcentual de la población entrevistada según grupo de edad.

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan



Gráfica 3. Distribución porcentual de la población entrevistada según situación conyugal

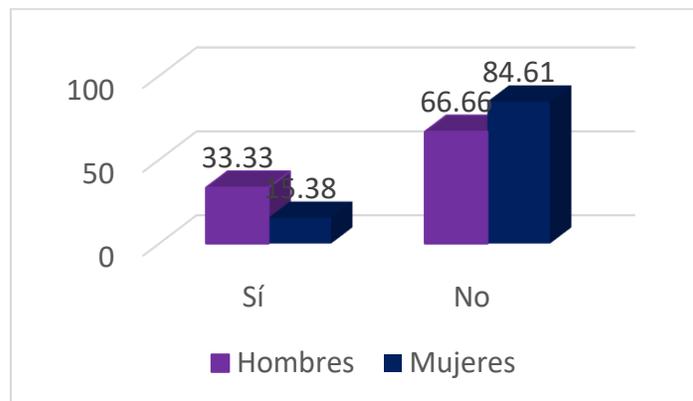
Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan



Gráfica 4. Distribución porcentual de las personas entrevistadas según ocupación

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

En relación con trabajo de cuidado únicamente 22.7% de las personas encuestadas respondieron tener personas a su cuidado dentro de las cuales se encuentran: niños, niñas, adolescentes, hijos y personas no especificadas (Gráfica 5).



Gráfica 5. Distribución porcentual de las personas entrevistadas que declaran tener persona/s bajo su cuidado

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

El perfil que tienen los y las ciclistas que contestaron el cuestionario en términos de edad se encuentra mayormente entre los 23 y 29 años edad, casi el 60% fueron mujeres y un poco menos del 40% fueron hombres, del total de participantes, el 64% se encuentran solteros o solteras, mientras que el porcentaje restante corresponde a personas casadas, separadas o en unión libre o de hecho. Con respecto a su ocupación, más de una tercera parte de las personas que participaron en el cuestionario se identifican como profesionistas y en un 18% para cada una, son funcionariado público, empleados o empleadas y comerciantes, mientras que en un 9% son estudiantes. Finalmente, con respecto a trabajos de cuidado, solamente el 22.7% tienen bajo su cuidado a niñas, niños, adolescentes, hijos y personas no especificadas, superando el porcentaje de hombres con respecto al de mujeres.

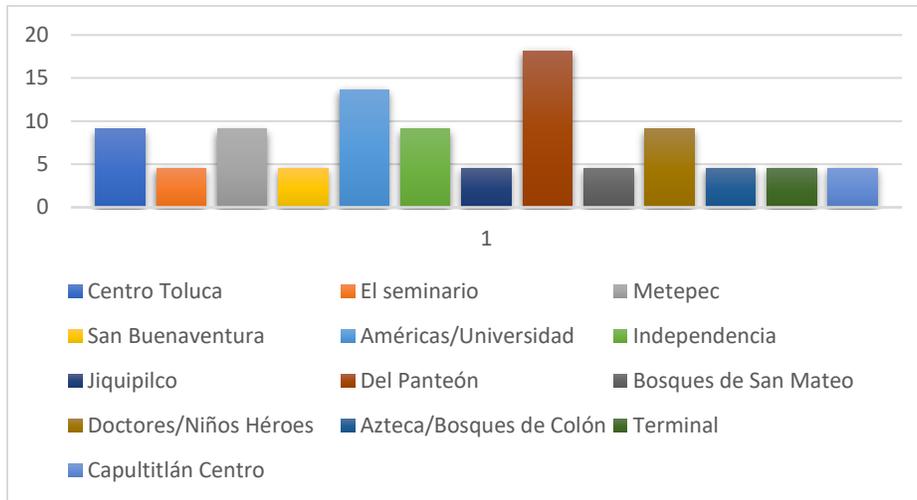
Con respecto al perfil de los y las ciclistas obtenidos hasta el momento, partiendo del hecho de que existe un orden de género que predomina en el espacio público y en las vialidades, parece importante que el 64% de los y las participantes se encuentren solteras, con lo que se podría inferir que tener hijos e hijas en una ciudad hostil y que no incluye las infancias en su diseño, desincentive el uso de la bicicleta. Sin embargo, debido a la división sexual del trabajo y los procesos de familiarización y feminización de trabajo, así como la normalización al respecto, es probable que las mujeres que respondieron no hayan dado cuenta que tener personas bajo su cuidado no implican solamente hijos e hijas, en contraste con los hombres.

Vehículos disponibles

El segundo apartado buscó obtener información sobre los vehículos disponibles de las personas que respondieron el cuestionario, encontrando que 45.5% de las personas encuestadas no tienen ningún auto en sus hogares, 36.4% tienen un auto y 18.2% tienen dos autos. El 90.9% de las personas encuestadas no tienen ninguna motocicleta. Y el 40.9% tienen dos bicicletas, 31.8% tienen tres o más y 27.3% tienen únicamente una.

Con respecto a la colonia asociada al Código Postal de las personas encuestadas, se identificó que sobresalen con un porcentaje de 18.18% personas provenientes de la colonia Del Panteón ubicada en el municipio de Lerma a 17 km aproximadamente con respecto a la Vía Isidro Fabela-Tollocan, le siguen las personas provenientes de la colonia Américas con 13.63%, con un porcentaje de 9.09% cada una, se encuentran personas provenientes del Centro de Toluca, Independencia, Doctores/Niños Héroes y del municipio de Metepec ubicado a 6.6 km aproximadamente de la Vía Isidro Fabela-Tollocan. Finalmente se encuentran con un porcentaje de 4.54 cada una, las colonias el Seminario, Bosques de San Mateo, San Buenaventura, Bosques de Colon, Terminal, el municipio de Jiquipilco y el centro del municipio de Capultitlán (Gráfica 6).

Del 54.54% de las personas que reportaron tener uno o dos autos proporcionaron un código postal de residencia asociado a las colonias: Centro de Toluca, el Seminario, Américas, Independencia, Bosques de San Mateo, Metepec y El Panteón perteneciente al municipio de Lerma. Al respecto, se puede inferir que, debido a su ubicación, pueden realizar traslados de entre 5 km a 7 km diarios, a excepción de las personas provenientes del municipio de Lerma; y que eligen trasladarse en bicicleta como medio de transporte por ser eficiente, económico y como un medio de transporte que no genera contaminantes.

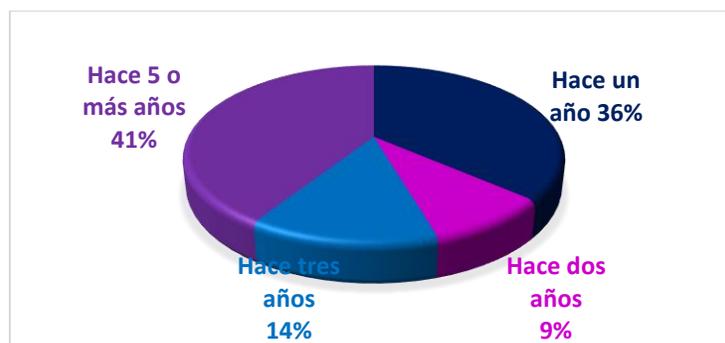


Gráfica 6. Distribución porcentual de las personas entrevistadas según colonia asociada a Código Postal

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

Hábitos de movilidad

El 40.9% de las personas realizan viajes en bicicleta desde hace cinco o más años, mientras que un poco más de una tercera parte de las personas tienen un año de haber iniciado a utilizarla en sus viajes (Gráfica 5).



Gráfica 5. Distribución porcentual del tiempo que las personas entrevistadas declaran llevar realizando viajes en bicicleta.

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

El 59.1% de las personas encuestadas realizaban sus viajes en transporte público antes de utilizar la bicicleta y 27.3% en automóvil particular, mientras que 9.1% siempre han realizado sus viajes en bicicleta.

Origen - destino de sus viajes en bicicleta

En el viaje 1 se pidió que reportaran un viaje recurrente que realizan entre semana, reportado que 50% iniciaron desde su casa, 27.27% iniciaron desde su oficina o trabajo, 9.09% lo hicieron desde la escuela, 9.09% del mercado o comercio y 4.45% del mercado o taller. Con respecto al horario de origen de sus viajes, 40.90% informaron haberlos iniciado entre las 8:00 y las 8:30 am, seguido de 13.63% que iniciaron a las 7:00 am, 9.09% a las 9:00 am, 4.54% a las 10:00 am, 4.54% a las 12 y a las 13:00 pm, 14:00 pm, 17:30 pm, 18:00 pm, no reportaron y reportaron “por la mañana” en un 4.45% para cada uno.

En relación con los viajes de las mujeres se identificó que 23.07% inician a las 7:00 am, 38.46% inician entre las 8:00 am y 8:30 am, 7.69% inician a las 9:00 am, 7.69% inician a las 12:00 y de 13:00 a 14:00 pm comprenden 15.38% y solo 7.69% a las 6:00 pm. 44.44% de los viajes entre semana que realizan los hombres, ocurren a las 8:00 am, 22.22% ocurren entre las 9:00 y 10:00 pm, 11.11% a las 17:00 pm, 11.11% reportó que ocurren en la mañana y 11.11% no especificó.

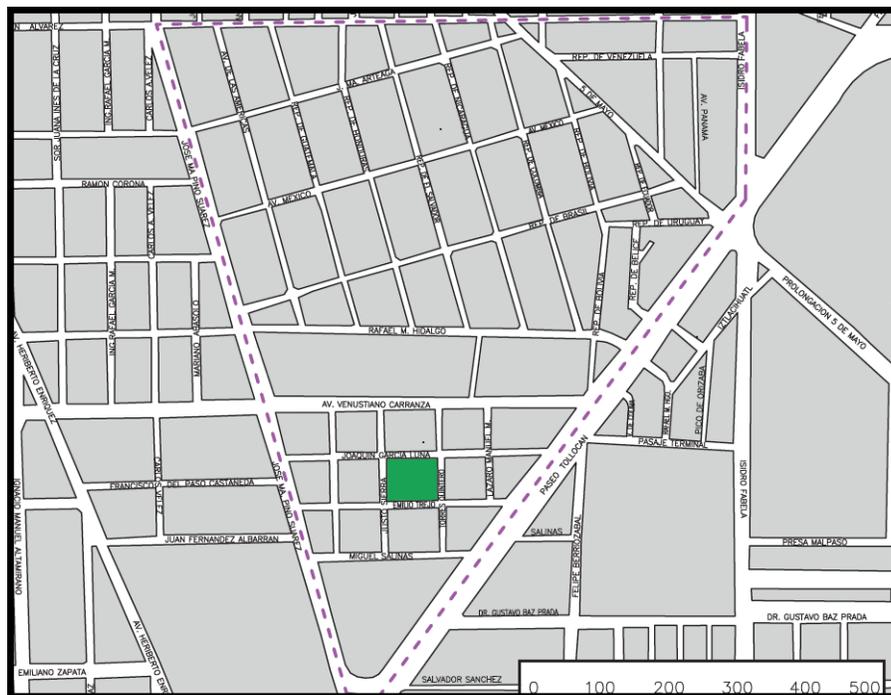
Viaje 2.

En el segundo viaje se les pidió que consideraran un viaje que suelen realizar en fin de semana. Las y los participantes reportaron que 59.09% de sus viajes inician desde casa, 13.63% de la escuela, 13.63% de un lugar recreativo o cultural, 4.54% iniciaron en un comercio o mercado y 9.09% no especificaron. El horario de origen de sus viajes fue diverso por lo que 22.72% ocurrió a las 12:00 pm, 18.18% a las 16:00 pm, 13.63% no especificaron, 9.09% iniciaron a las 8:00 am, 4.45% a las 9:00

am, 9.09% a las 10:00 am, 4.45% a las 11:00 am, 9.09% a las 13:00 pm, 4.54% a las 17:00 pm y 4.54% indicaron que en la tarde. Los viajes de las mujeres en fin de semana inician 30.76% a las 11:00 am, 30.76% a las 16:00 pm, 15.38% a las 10:00 am, 15.38% a las 13:00 pm y 7.69% a las 9:00 am. Mientras que los viajes de los hombres inician 22.22% a las 8:00 am, 33.33% no especificaron y en un 11.11% para cada uno, iniciaron a las 11:00 am, 12:00 pm, por la tarde y 17:00 pm.

Experiencias de los viajes

En relación con la percepción de seguridad-inseguridad⁸, 90.9% de las personas encuestadas perciben la vía Isidro Fabela-Colón como insegura, 9.1% la perciben como segura. Y 84.59% mujeres refieren percibir insegura la vía, destacando que el 100% de los hombres la perciben insegura.



⁸ En el rubro de “Experiencia de los viajes” se incluyó la pregunta: ¿Cuál es tu percepción con respecto a la seguridad en la vía Isidro Fabela-Colón? Y se proporcionaron las opciones “segura” o “insegura”. Debido a que con el cuestionario se buscó tener un primer acercamiento, no se incluyó alguna pregunta que permitiera ampliar un poco más dicha información.

Todas las personas encuestadas refieren haber experimentado algún tipo de violencia con connotación sexual.

Las formas de acoso sexual que más se presentaron en mujeres fueron chiflidos o insinuaciones de coquetería en la vía (76.92%) y comentarios sobre su cuerpo (76.92%), así como recargamientos o tocamientos (69.23%).

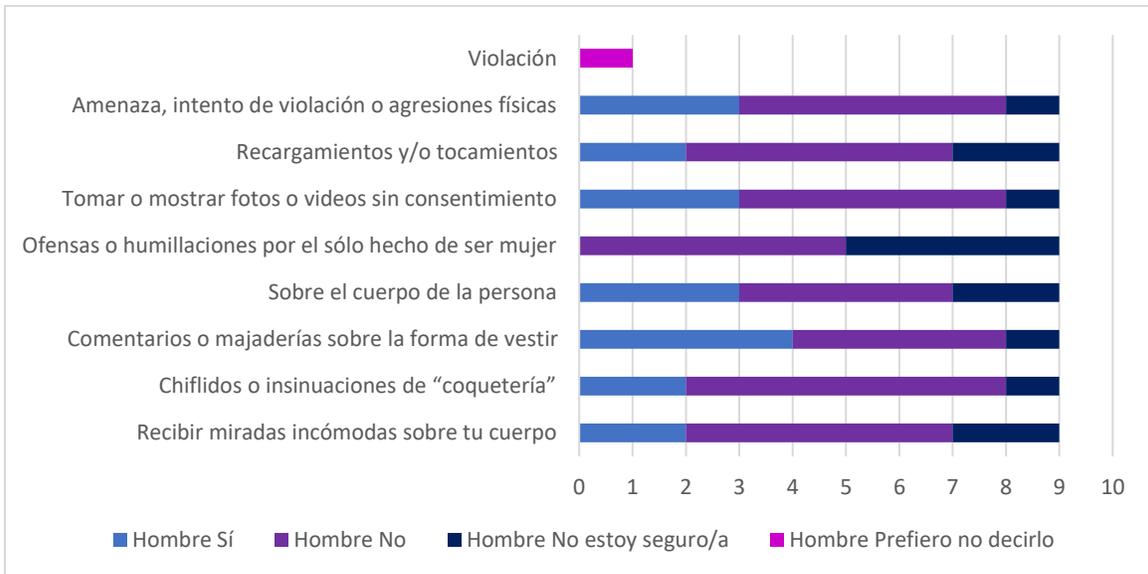
Las formas de acoso sexual que más se presentaron en hombres fueron comentarios o majaderías sobre la forma de vestir (44.44%).

		Recibir miradas incómodas sobre tu cuerpo	Chiflidos o insinuaciones de "coquetería"	Comentarios o majaderías sobre la forma de vestir	Sobre el cuerpo de la persona	Ofensas o humillaciones por el sólo hecho de ser mujer	Tomar o mostrar fotos o videos sin consentimiento	Recargamientos y/o tocamientos	Amenaza, intento de violación o agresiones físicas	Violación
Hombre	Sí	22.22	22.22	44.44	33.33	0.00	33.33	22.22	33.33	0.00
	No	55.56	66.67	44.44	44.44	55.56	55.56	55.56	55.56	0.00
	No estoy seguro/a	22.22	11.11	11.11	22.22	44.44	11.11	22.22	11.11	0.00
	Prefiero no decirlo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	11.11
		Recibir miradas incómodas sobre tu cuerpo	Chiflidos o insinuaciones de "coquetería"	Comentarios o majaderías sobre la forma de vestir	Sobre el cuerpo de la persona	Ofensas o humillaciones por el sólo hecho de ser mujer	Tomar o mostrar fotos o videos sin consentimiento	Recargamientos y/o tocamientos	Amenaza, intento de violación o agresiones físicas	Violación
Mujer	Sí	69.23	76.92	69.23	76.92	46.15	38.46	69.23	30.77	0.00
	No	15.38	15.38	30.77	23.08	30.77	30.77	15.38	69.23	100.00
	No estoy seguro/a	15.38	7.69	0.00	0.00	23.08	30.77	15.38	0.00	0.00
	Prefiero no decirlo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Tabla 1. Acoso sexual en hombres y mujeres por conductas

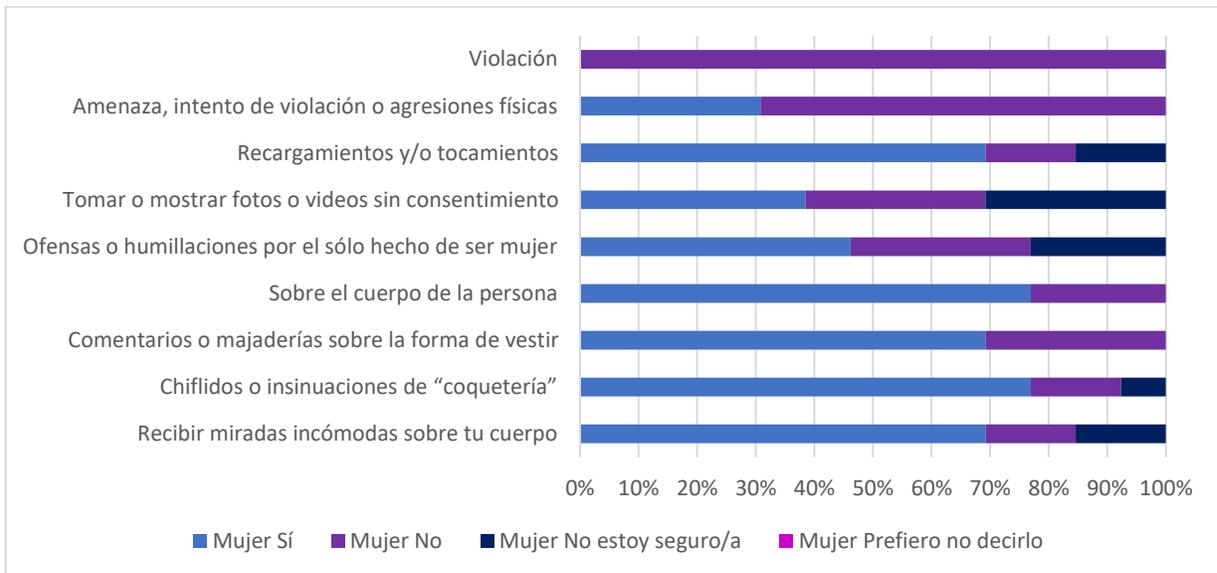
Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela

Tollocan



Gráfica 6. Distribución porcentual de los hombres entrevistados que declararon haber sufrido violencia según tipo de conducta

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan



Gráfica 7. Distribución porcentual de las mujeres entrevistadas que declararon haber sufrido violencia según tipo de conducta

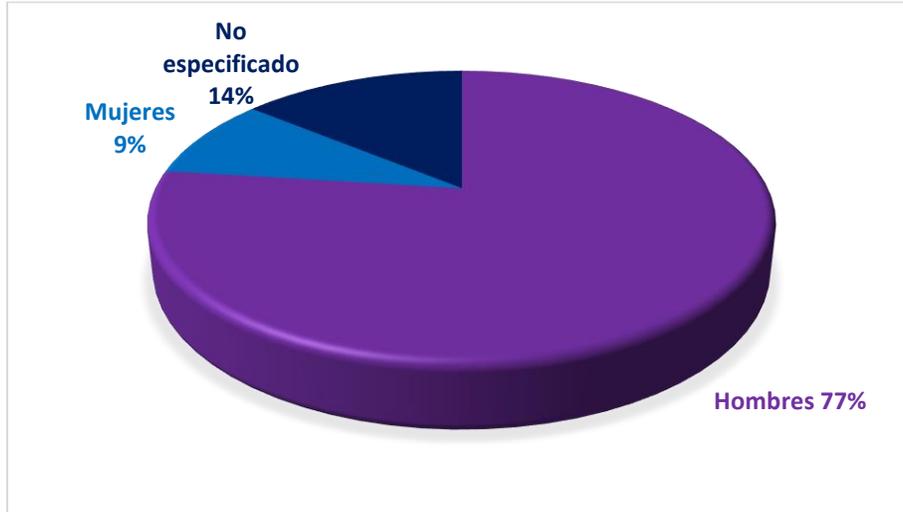
Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

En las Gráficas 6 y 7 se encuentran las violencias experimentadas por hombres y por mujeres. Dentro de las diferencias encontradas, destaca que, si bien los hombres respondieron afirmativamente a las experiencias de violencia preguntadas, fueron las mujeres quienes respondieron afirmativamente en un mayor porcentaje, encontrándose entre un 70% y 80% respectivamente: “Recibir miradas incómodas sobre tu cuerpo”, “Chifliidos o insinuaciones de coquetería”, “Comentarios o majaderías sobre la forma de vestir”, “Comentarios o majaderías sobre el cuerpo de otra persona” y “Recargamientos y/o tocamientos”; y en un 30% respondieron haber experimentado “Amenazas o intento de violación o agresiones físicas”. En contraste, los hombres respondieron afirmativamente entre un 30% y 40% a experiencias: “Comentarios o majaderías sobre la forma de vestir”, “Comentarios sobre el cuerpo de otra persona”, “Tomar o mostrar fotos o videos sin consentimiento” y “Amenazas o intento de violación o agresiones físicas”; mientras que 20% respondieron afirmativamente a experiencias de: “Recibir miradas incómodas sobre tu cuerpo”, “Chilidos o insinuaciones de coquetería” y “Recargamientos y/o tocamientos”.

Es importante además notar que si bien, uno de los hombres que respondieron la encuesta respondió a experiencias de violación con la opción de “preferir no decirlo”, mientras que en mujeres no hubo respuestas afirmativas a dicha pregunta.

Con relación a los horarios en los que se han presentado las violencias que las personas encuestadas vivieron en la vía Isidro Fabela-Tollocan: 55.55% de los hombres las experimentaron entre las 12:01 y 18:00 hrs.; 44.44% de los respondientes no especificaron horario; mientras que el 53% de las mujeres han experimentado acoso sexual en la tarde (12:01 a 18:00 hrs.); 23% en la mañana (6:01 a 12:00 hrs); 15% tarde noche (18:01 a 00:00 hrs); y 0.076% no especificaron.

En 77% del total de las personas encuestadas refieren que el sexo de la persona que generó la violencia fue hombre, 9% refiere que fue mujer y 14% no especificó (Gráfica 8).



Gráfica 8. Distribución porcentual del sexo de la persona que ejerció la/s violencia/s.

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

El 55.55% de los hombres experimentan emociones positivas al viajar de día en bicicleta, 11.11% experimentan emociones negativas, 22% ambivalentes y 11.11% neutrales. Y 46% de las mujeres experimentaron emociones negativas al viajar de día en bicicleta, 23% emociones negativas y 30% ambivalentes (Tabla 2).

Tabla 2. ¿Cómo te sientes al andar en bicicleta por la vía Isidro Fabela-Tollocan?

Fuente: Elaboración propia a partir del Cuestionario sobre acoso sexual en la Vía Isidro Fabela Tollocan

Hombres	Mujeres
Libre	Con temor de los camiones
Bien	Relajada, contenta
Me siento muy bien pero muy inseguro	No tan segura
Normal	Muy bien me empodera el tomar las calles
Libre y feliz	Libre, segura, cuidadosa
Inseguro	Libre
Tranquilo y temeroso	Nerviosa y feliz
Siento que le hago un bien a mi cuerpo y al planeta	Segura y libre
Bicible ⁹	Nerviosa y feliz
	Me siento satisfecha con lo eficiente que es, lo rápido que me muevo, pero continuamente es frustrante por lo hostil de la ciudad, la falta de infraestructura, cultura vial y por ende de seguridad
	Satisfecha e insegura
	Desestresada
	Es más peligroso que de noche, por la noche casi no hay autos estacionados

⁹ “Bicible” puede estar asociado a una combinación de palabras entre “visible” y “bicicleta”. Existen colectivos ciclistas en Toluca y a nivel nacional como “Bicionarias” y “Bicibilizáte” que suelen utilizar este tipo de combinaciones. Así mismo, puede hacer alusión a su identificación con el uso de la bicicleta y a sentirse “visible”.

La vía Isidro Fabela-Tollocan presenta una demanda ciclista con usos, horarios orígenes y destinos de viajes diversos, lo que puede deberse a la localización geográfica con la que cuenta, como se ha mencionado previamente, permite conectar la zona norte (San Andrés Cuexcontitlán y San Cristóbal Huichochitlán), debido a que la bicicleta es utilizada como medio de transporte, habiendo reportado más de la mitad, viajes entre semana con origen desde su casa y más de una cuartar parte, con orígenes desde su trabajo. Los horarios en los que realizan sus viajes las mujeres entre semana son similares a los viajes de los hombres, tomando a consideración que puede estar asociado a las actividades de trabajo o de estudio, por lo que un poco más del 60% viajes realizados por las mujeres ciclistas ocurren entre las 7 y las 8:30 am y más del 60% de los viajes realizados por los hombres ocurren entre las 8:00 am y las 10:00 pm; sin embargo, es notorio que las mujeres realizan viajes mayormente de día o durante la tarde, no habiendo reportado viajes por la noche.

Con respecto a la percepción de seguridad-inseguridad de la vía con respecto a hombres y mujeres, existe un porcentaje alto de personas encuestadas que consideran insegura la vía. Sin embargo, llama la atención que 100% de los hombres perciben insegura la vía en contraste con solo 84.59% de las mujeres que la perciben de esta manera. Lo anterior puede deberse a que la seguridad es percibida en función de las velocidades de los vehículos de motor, además de las experiencias de acoso sexual vividas en la vía o de otras formas de violencia. Así mismo, la diferencia puede estar en función de la ruta a recorrer, tomando en consideración que la vía analizada comprende al menos dos vías primarias: Isidro Fabela y Paseo Tollocan; y dos vías secundarias: Pino Suárez y Juan Álvarez; así como vías secundarias.

En relación a las experiencias diferenciadas de acoso sexual, destaca que existe un mayor número de mujeres que respondieron afirmativamente a experiencias de violencia sexual en la vía que los hombres. Así mismo, es posible que haya reactivos como “comentarios sobre su cuerpo o forma de vestir” y “amenazas de violación o violencia física”, que pudieran haber sido respondidas de forma afirmativa por

hombres y que hayan atendido a discriminación en función de clase social, al no ser usuarios de la vía que cumplen con el orden social establecido: automovilistas de clase alta. Así mismo, entre la comunidad ciclista existe un estereotipo de ciclista denominado “casquilicra” para identificar al ciclista que se desplaza por la ciudad con fines recreativos y que se identifica como automovilista, que a través de utilizar ropa deportiva y casco denota su privilegio de clase con respecto a otros ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Se hace mención de ello dado que el uso de licras y short deportivo a su vez rompe con los estereotipos de género masculino y que pudiera estar asociado a resentir comentarios sobre su cuerpo o forma de vestir. Así mismo, se puede inferir que la desigualdad social en función de clase puede explicar además comentarios sobre la forma de vestir de los ciclistas.

La forma en cómo se viven hombres y mujeres ciclistas, puede estar en función del orden de género que predomina en la vía, las rápidas velocidades, lo masculino y no específicamente a experiencias de acoso sexual vividas en la vía, por lo que será importante generar mayor información de tipo cualitativo.

Finalmente se hace mención que se obtuvieron preguntas de ciclistas con respecto a si las preguntas del cuestionario en términos de hábitos de movilidad atendían a un contexto pre pandemia o al contexto actual al momento de responder las preguntas, por lo que ello pudo haber afectado los resultados.

Fase 3. Taller participativo de acción feminista

- Estrategia para la convocatoria

El rol de la organización social “CdFem Mx”. La convocatoria fue acuerpada por las integrantes de CdFem Mx desde la convocatoria, la logística, el material generado y la participación activa en los talleres, se realizó a través de las redes sociales de Facebook e Instagram de

CdFem Mx y fue replicada en el grupo de “Ciclistas urbanxs de Toluca”, en el grupo de “Ciclistas urbanas de Toluca” y en el grupo de Whats App que se generó de este último grupo de Facebook.

- Primera convocatoria.

La primera convocatoria se lanzó el 6 de agosto del 2021 con un cartel que incluía información sobre el “Taller de Participación Acción Feminista” y acompañado del siguiente cartel y mensaje:

📌 Te invitamos a participar 🌳🚲

Taller participativo de acción feminista 📝💜

Duración: 2 horas y media

🔔 El taller estará encaminado a recabar información sobre cuál es la percepción de seguridad de las mujeres al trasladarse en bicicleta; así como visibilizar sus experiencias.

Las actividades se realizarán en espacio público, atendiendo siempre las medidas de seguridad para cuidarnos 🤝💧

¡Es muy importante tu apoyo y participación!

Para más información o dudas sobre cómo participar pueden contactarnos al número telefónico que se incluye o a través de nuestras redes.

💜🚲¡Nos vemos el Domingo 15 de agosto! 🚲💜

[#MovilidadDeLasMujeres](#)

[#TallerParticipativo](#)



Elaborado por: Karla Victoria Rincón Peña

El alcance de la primera publicación de convocatoria en la página de Facebook de CdFem Mx fue de 3,455 personas, tuvo 94 reacciones y fue compartida 29 veces; mientras que en Instagram tuvo un alcance de 182 personas y 32 reacciones. Sin embargo, el 15 de agosto únicamente asistieron compañeras de CdFem Mx, por lo que se decidió no llevar a cabo el taller y realizar una actividad de difusión en la ruta recreativa de los domingos de Av. Paseo Colón, punto donde se convocó. Así, se estuvo voceando una nueva fecha para el taller y se estuvo interviniendo la calle con gises con frases alusivas a la temática del taller.



Foto tomada por: Érica Áviles

A pesar de que se compartió la publicación sobre el taller en redes y tuvo un número considerable de reacciones, no asistieron participantes al taller externas a las integrantes de CdFem Mx, lo cual se atribuye al incremento de los casos por COVID-19 en personas jóvenes, ya que en el grupo de *Whats App* de Ciclistas Urbanas días previos al evento estuvieron refiriendo haber dado positivo a COVID-19, haber interactuado con alguna persona que dio positivo y/o tener sospechas de contagio. Así mismo, integrantes de colectivas feministas estuvieron generando acciones en los días posteriores a que el Congreso del Estado de México no haya cumplido compromisos acordados para reunir a las comisiones para discutir la iniciativa de la interrupción legal del embarazo. Razones por las cuales pudo haberse diluido la convocatoria.

- Segunda convocatoria a taller virtual.
Atendiendo al contexto por el aumento de contagios por COVID-19 en jóvenes, la estrategia fue extender una convocatoria para llevar a cabo

el “Taller de Participación Acción Feminista” vía *zoom* y en esta ocasión generar un evento en Facebook para identificar el número de personas que asistirían al taller, así como sus características mediante un *forms* en el que se incluía preguntas como: edad, tiempo de moverse en bicicleta y pertenencia a alguna colectiva.

El evento fue creado el 23 de agosto nuevamente por las redes de Facebook e Instagram de CdFem Mx para llevarse a cabo el 28 de agosto a las 12:30 vía *zoom*.

Se contó con un total de 7 asistentes, por protección a sus datos personales y por la sensibilidad de lo compartido, se decidió no grabar, quedando como evidencias lo trabajado a través de la aplicación Mural, herramienta que ayudó en el trabajo colaborativo realizado.

- Tercera convocatoria a taller en calle.

Se decidió crear un nuevo evento de Facebook el día 29 de agosto, convocando al “Taller Participativo de Acción Feminista” en calle el día 5 de septiembre a las 10:30 am, nuevamente en la ruta recreativa de Av. Paseo Colón. En esta ocasión, se optó por generar un video, creado por la Licda. en Comunicación Érica Aviles, integrante de CdFem Mx, en el que se muestran imágenes y audio generados en la primera convocatoria teniendo 382 reproducciones y un alcance de 1,100 personas. Así mismo, el evento fue difundido de igual forma que los anteriores: en Facebook e Instagram de CdFem Mx y en el grupo de *Facebook* de Ciclistas Urbanxs de Toluca y en el grupo de *Whats App* de Ciclistas Urbanas de Toluca.



Video elaborado por: Érica Áviles

A la tercera convocatoria asistieron un total de 7 compañeras de entre las cuales se encuentran compañeras de CdFem Mx, de Bicionarias y del grupo de Whats App, “Mujeres Ciclistas de Toluca”. Así mismo, se contó con la co-facilitación de la Mtra. Karla Victoria Rincón Peña, integrante de CdFem Mx.



Foto tomada por: Érica Áviles

Hostigamiento policial.

En esta ocasión, al reunirnos en la Ruta recreativa de Av. Paseo Colón esquina con calle Juan Álvarez (a 10 metros de Casa de Gobierno), el hostigamiento policial se hizo presente. Por lo que pareciera que una lona con el logo de CdFem Mx, unas frases pintadas con gises de colores y un grupo de mujeres en bicicleta fueron motivo para tener hasta 8 o 10 elementos de policía tomando fotos y preguntándonos de dónde veníamos, de qué actividad se trataba y hasta qué hora estaríamos ahí. Los elementos de policía preguntaban en varias ocasiones la misma información, haciendo alusión a que unos pertenecían a municipio y otros al estado. Hubo un momento en que tuvimos elementos con rifles detrás de nosotras.

Así mismo, hubo una ciudadana que se acercó pidiéndonos que “no destruyamos la ruta recreativa” y “no destruyamos su ciudad”, insistía en ser escuchada y hubo un momento en donde permanecía mientras le pedíamos a los policías que dejaran de tomarnos fotos, que nos estaban haciendo sentir incómodas, les cuestionábamos por qué no se desprendía todo ese movimiento sobre las otras actividades que se estaban llevando a cabo con respecto a “la cultura de paz” por parte del Ayuntamiento de Toluca, o por qué las movilizaciones no iban a interrogar a Fundación Tláloc que también estaba realizando actividades sobre la ruta recreativa.

Si bien los policías no se fueron del todo, comenzaron a retirarse algunos elementos y otros solamente a mantener su distancia. La última interrupción se dio cuando ya habíamos iniciado la primera actividad de taller, así una policía insistía mientras estábamos sentadas en el suelo dialogando, que le respondiéramos sus preguntas (las mismas preguntas), le pedimos que esperara unos minutos a que termináramos la actividad, lo hizo un par de minutos hasta que me dispuse a contestar, llevándola a distancia del círculo de diálogo en el que nos encontrábamos. Dentro de las cosas que mencionó fue que habían reportado que un grupo de mujeres estaban pintando, aunque fuera con gises, nos pedía no hacerlo. Yo le hice saber que estaba enterada y que consideraríamos si tomar la recomendación o no.

El orden de género en las experiencias de las mujeres ciclistas

En este apartado buscaré desarrollar mediante preguntas, los elementos abordados en cada momento de los talleres, diferenciando cuáles elementos pertenecen al taller virtual y cuáles al taller en calle; así como, buscaré contrastar algunos elementos importantes con respecto quienes participaron en ambos talleres.

¿Con qué espacios en la ciudad se identifican las mujeres ciclistas?

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad virtual

“Sería el parque Zaragoza, es un lugar de encuentro con muchas personas queridas para mí, es un espacio muy ameno, no nada más bicis, patinetas, por los juegos, eso me gusta” (participante).¹⁰

Las participantes se identifican con calles y parques con espacios con árboles, tranquilos, donde se sientan seguras, visibles y comunitarios permitiendo el encuentro y tejer lazos a través de la bicicleta, patines y el juego. Así mismo, buscan espacios donde se puedan despejar y crear, que sean inclusivos, con calles amplias y señalizaciones que permitan orientarse.

“Pienso en calles pequeñas y viejas como 1ero. de Mayo hacia las vías del tren, persisten y coexisten la amplitud de las calles, algunas conservan fachadas, la gente habita de forma distinta, los negocios, los locales, es una cápsula del tiempo, las hojas de los árboles, me gusta andar en bici en las calles, aunque el concreto esté en malas condiciones” (participante).

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad en calle

¹⁰ El parque Zaragoza se encuentra ubicado en el centro de Toluca, sobre Av. Hidalgo y esquina con Av. Ignacio López Rayón. Destaca que en dicho parque se encuentra ubicada una estación de la bicicleta pública de Toluca *Huizi*, y sobre Av. Hidalgo se encuentra la primera ciclo vía confinada, en la ciudad. Es además un punto de encuentro de manifestaciones feministas.

“Yo iría a la cineseca o a la Alameda, porque me gusta ver verde siempre, ver árboles, ver agua y también, salirte un poco de la ciudad, aunque los parques estén dentro de la ciudad es como olvidarte un poco de las calles peligrosas y los autos”.

Los lugares con los que se identifican las participantes son parques, calles, callecitas viejas y ciclovías que sean tranquilas, con árboles y agua, oasis que permitan salirse de la ciudad peligrosa, ruidosa, con autos, estresante y violenta. Así mismo, que sean espacios seguros e íntimos de la vida de las personas que las habitan, permitiendo convivir y compartir, pasear en bici, en patineta, o con perritos, con música, rap, juegos y/o comida, libres de prejuicios, donde poder ser una misma, hablar y escucharse mutuamente, organizarse y transformar.

Es disonante cómo son los espacios en las ciudades con los que se identifican las participantes y cómo está distribuido y gestionado el espacio público, en donde parece que el mayor porcentaje está desinado a los vehículos de motor, son ciudades en donde existe un orden de género que no considera la vida reproductiva y comunitaria, deja de lado el cuidado de los y las usuarias más vulnerables de la vía al no destinar espacios para estar, para convivir, para hacer comunidad, se deja de lado el cuidado del medio ambiente y de todos los seres que lo habitan, por lo que existen pocos espacios verdes en la ciudad y por lo tanto, no se cuenta con jardines de lluvia que permitan alimentar los acuíferos, no hay espacios en donde la iluminación en la noche se enfoque en peatones y ciclistas, sino que contamos con iluminación enfocada en vehículos de motor.

“Si yo fuera un lugar de la ciudad sería un parque, la mayoría sabe por qué, para mí los parques son oasis en las ciudades caóticas en donde podemos llegar a no hacer nada, a echar novia o novio, o a pasear a los perritos o simplemente desconectarnos de todo el estrés y de toda la violencia que vivimos en las ciudades”

¿De qué manera interviene el diseño de la ciudad en la prevalencia de acoso sexual en las calles? ¿Por qué es importante conocer las experiencias de las mujeres en la ciudad?

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad virtual

Las mujeres no han sido consideradas en el acceso al espacio público y por lo tanto en el diseño de la ciudad. Las personas que han sido tomadoras de decisiones no lo hacen desde la “neutralidad”, son machistas, lo hacen desde la violencia en un contexto en donde los comportamientos de los hombres ven el cuerpo de la mujer disponible, siendo el acoso sexual expresión de ello. Así, no se ha tomado en cuenta las experiencias diferenciadas que viven las mujeres como son las burlas, el miedo o la experiencia corporal que conlleva reacciones y comunicación a través del cuerpo en el espacio público.

Cuando voy en la bici o caminando, en la bici voy muy rápido, evito mirar, si alguien viene atrás de mí, busco la ruta de escape, corporalmente estoy muy a la defensiva, alerta.

Es necesario que seamos tomadas en cuenta, ocupar espacios públicos es político, visibilizar, al ser un ejercicio de posicionamiento de la ciudadanía para acceder a ámbitos de la vida que antes no nos correspondían permite visibilizar nuestras condiciones en el transporte público, que la ciudad está más pensada en los autos, que la ciudad está diseñada para que vayas sola o no estés acompañada, cuando las mujeres nos sentimos más seguras acompañadas.

¿Cómo aprendemos a respetar culturalmente? Destinando espacio para moverse en bicicleta que permita acompañarnos, a través de mobiliario cómodo para las personas, cámaras, cruces peatonales que permitan dar salida o pedir ayuda en caso de acoso sexual.

“Hacernos presentes, tomarnos en cuenta, ocupar espacios públicos es político”.

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad en calle

Cuando las mujeres decidimos movernos en el espacio público nos enfrentamos a muchas cosas como: restricciones a ocupar el espacio, pensar en cómo vestirnos, ya que llevar short o falda implica pensar tu ruta, horarios diurnos, por dónde transitar y al propio miedo y al de familiares de no regresar a casa. Existe un derecho de autoridad por ser hombre en el espacio público que implica que puedan decirle a una mujer lo que él quiera.

“Es el derecho de autoridad por ser hombre en el espacio público, es el decirte lo que quiera. Los batos en la calle sí nos dan su opinión de lo que se les ocurra desde preguntarte dónde te compraste tu bici hasta decirte si la usas mal, es eso, una morra, voy a hablarle porque puedo, porque soy hombre, voy a decirles lo que se te antoje”.

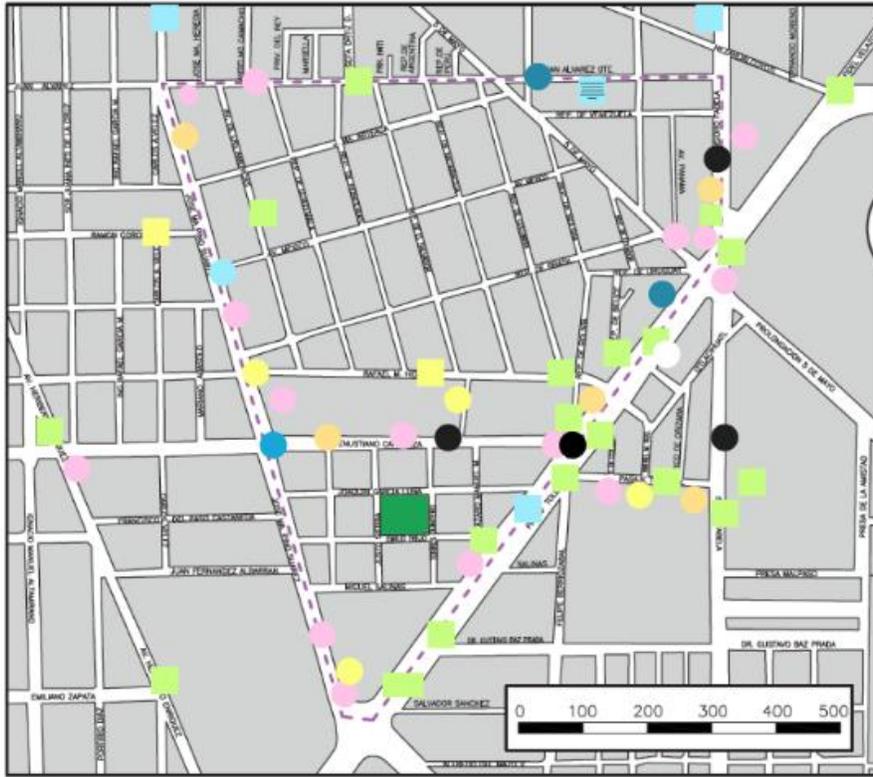
Andar en bici o caminando conlleva situaciones y personas que nos hacen sentir agredidas: gente estacionada en las ciclovías, dentro de ellas patrullas, esquivar carros y camiones con riesgo de caer al hacerlo, esquivar baches y coladeras que representan una amenaza de muerte, personas con un estatus que les hace sentir que la calle les pertenece, tratos denigrantes, cosificaciones. **El miedo de usar el transporte público, los taxis y caminar, son razones que llevan a las mujeres a utilizar la bicicleta, permitiéndoles sentir más seguras y libres y no contamina.**

“Ahora es cambiar esa idea de que las mujeres también nos movemos en bici porque nos sentimos más seguras, más libres...”

Mapeo de experiencias de acoso sexual mediante mapa y análisis de coincidencias, características del entorno.

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad virtual

- Experiencias de acoso sexual vividas en la vía Isidro Fabela-Tollocan



Mapa 1. Mapeo participativo. Vía Isidro Fabela Tollocan

Miradas incómodas sobre tu cuerpo (en color rosa).

Dentro de las experiencias de acoso sexual compartidas por las mujeres que participaron en el taller, se identificaron las miradas incómodas sobre tu cuerpo fueron las mayormente mapeadas a la par de chiflidos o insinuaciones sexuales. Llama la atención que estas primeras, se encuentran presentes a lo largo de todo el recorrido exploratorio, concentrándose en Isidro Fabela-Tollocan- 5 de Mayo.

Llama la atención que, si bien la indicación de la actividad fue mapear con respecto al recorrido mostrado, no se hayan mapeado experiencias con respecto a miradas incómodas sobre tu cuerpo en las calles que se encuentran entre las vías rápidas;

sin embargo, se mapeó en Av. Heriberto Enríquez y Pasaje Terminal, misma que se encuentra fuera del AGEB a observar.

Chiflidos o insinuaciones sexuales (en color amarillo).

El número de experiencias mapeadas por las participantes es casi igual a las experiencias de acoso sexual correspondientes a miradas incómodas sobre tu cuerpo; así mismo, muchos de los puntos mapeados con respecto a dicha experiencia, se encuentran muy cerca de al menos uno o dos puntos mapeados sobre “miradas incómodas sobre tu cuerpo” como es el caso de: Av. Tollocan-Av. Pino Suárez, Calle Rafael M. Hidalgo-Avenida Pino Suárez.

Comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir (en color naranja).

Las experiencias de acoso sexual correspondientes a “comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir”, mapeadas por las participantes se observan cerca de las experiencias mapeadas correspondientes a “miradas incómodas sobre tu cuerpo”, como es el caso de: Calle Juan Álvarez-Av. Pino Suárez y Av. Isidro Fabela y Avenida Paseo Tollocan y Av. Venustiano Carranza- Av. Pino Suárez, Isidro Fabela.

La zona donde más cercanas se encuentran dichas experiencias es entre Av. Tollocan-Pasaje Terminal, Av. Paseo Tollocan- M. Hidalgo-Avenida Venustiano Carranza.

Recargamientos y/o tocamientos al trasladarse en bicicleta encontrándose o no en movimiento (en color rojo)

Las experiencias de acoso sexual correspondientes a recargamientos y/o tocamientos, no fueron mapeadas por las participantes; así mismo, no se refieren experiencias al respecto de forma verbal.

Otras experiencias (en color negro)

Del total de los puntos mapeados, las participantes decidieron no mencionar cuáles habían sido “otras” experiencias vividas asociadas a conductas de acoso sexual. Debido a que en el taller se hizo mención de que hablar de violencia sexual es un proceso que, atendiendo a la historia de vida de las mujeres y contexto actual vivido, puede ser muy doloroso o puede vivirse como amenazante, se optó por no preguntar al respecto.

La zona donde más fueron mapeadas “otras” experiencias fue en Av. Venustiano Carranza-Avenida Paseo Tollocan y a metros de dicha intersección. Así mismo, se mapearon dichas experiencias cerca de la Terminal y cerca de puntos mapeados con respecto a experiencias de acoso sexual correspondientes a “miradas incómodas sobre tu cuerpo”, “chiflidos o insinuaciones sexuales” y “comentarios sobre tu cuerpo y forma de vestir”.

En Av. Isidro Fabela se registraron estas experiencias cerca de otros puntos mapeados con respecto a “miradas incómodas sobre tu cuerpo” y “comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir”. Cabe mencionar que en este punto se encuentran negocios informales y un punto donde constantemente suelen hacer la parada los autobuses del transporte público; sin embargo, no se refiere algún comentario asociado al respecto.

La movilidad en bicicleta como herramienta de autodefensa y autonomía

Mapeo de percepción de seguridad

- Puntos, avenidas, calles donde se sientan:
 - o Puntos significativos donde se sientan más seguras (cuadros en color amarillo)

De las zonas mapeadas por las participantes que hacen referencia a puntos significativos donde se sienten más seguras, se encontró que las zonas mapeadas corresponden a la intersección: Calle Ramón Corona-Calle Carlos Vélez; y a la Av. Rafael M. Hidalgo. Con respecto a esta última, destaca que cercano a dicho punto, también fue mapeada una experiencia de “comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir”.

- Puntos significativos donde se sientan seguras de forma moderada (cuadros en color azul).

Las participantes registraron los siguientes puntos como significativos en cuanto sentirse seguras de forma moderada: Av. Venustiano Carranza-Pino Suárez y Av. México-Av. Pino Suárez. Destaca Av. Pino Suárez fuera del AGEB a observar y rumbo a la zona centro.

También fueron mapeadas la Av. Juan Álvares entre Calle J. Ma. Glez. Arratía 18 Sur y Calle Isabel la Católica. Es importante mencionar que es una zona donde se encuentran muchos comercios. Así mismo, una de las participantes refiere: *“Me siento segura en esta vialidad por que puedo ir rápido y no es tan amplia”*.

Se registró también Av. Isidro Fabela pasando la av. Netzahualcóyotl, no habiendo comentarios al respecto; Av. Paseo Tolloca entre calle Emilio Trejo y calle García Luna, si bien no hubo comentarios al respecto, es importante mencionar que es una zona donde hay muchos comercios y suele ser una zona donde hay autos estacionados. Así mismo, destaca que cerca de dicho punto fueron mapeados puntos asociados a sensaciones de inseguridad y a conductas de acoso sexual correspondientes a “miradas incómodas sobre tú cuerpo”.

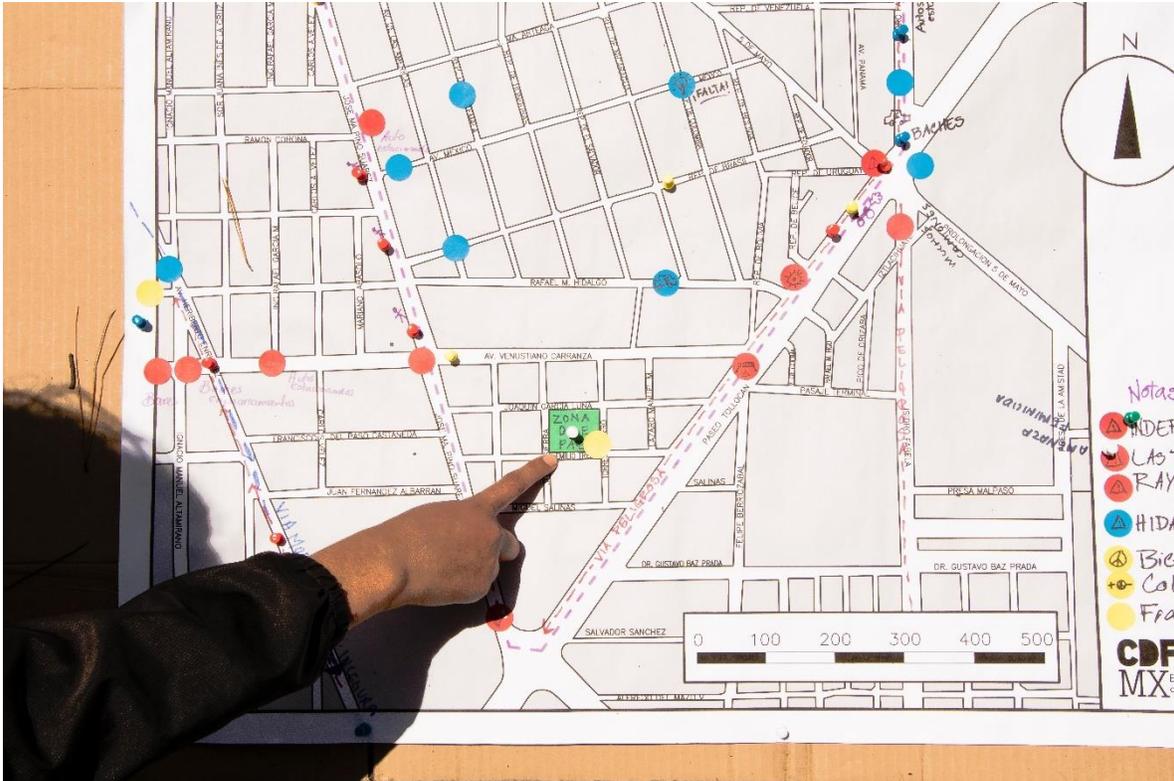
Destaca una zona mapeada que corresponde a la intersección entre Av. Paseo Tollocan- Av. 5 de Mayo- Calle República de Uruguay, debido a que se encuentra entre zonas que fueron registradas por las participantes por hacerlas sentir inseguras, no contando con mayor información al respecto y siendo importante mencionar que en dicho punto se encuentra un banco.

- Puntos significativos donde se sientan inseguras (cuadros en color verde).

Los puntos mapeados por las participantes como inseguros superan por mucho los puntos seguros y los moderadamente seguros. La avenida donde mayormente se concentran es en Av. Paseo Tollocan e Isidro Fabela alrededor de la terminal de autobuses. Así mismo, hay puntos mapeados en Av. Las Américas y Av. Heriberto Enríquez.

Taller Participativo de Acción Feminista en calle

- Experiencias de acoso sexual vividas en la vía Isidro Fabela-Tollocan



Mapa 2. Mapeo participativo. Vía Isidro Fabela Tollocan

Miradas incómodas sobre tu cuerpo (en color rojo).

Con respecto a las experiencias de acoso sexual compartidas por las mujeres que participaron en el taller con respecto a “miradas incómodas sobre tu cuerpo”, se observó que dichas experiencias fueron las mayormente mapeadas. Así mismo, destaca que, únicamente se registraron estas experiencias en vías primarias y secundarias correspondientes al recorrido exploratorio y no se registraron en las calles que se encuentran en el AGEB a observar, concentrándose mayormente en

Av. Venustiano Carranza y en las intersecciones de Av. Paseo Tollocan- Av. Isidro Fabela y Av. 5 de Mayo.

Aún cuando no fue parte del recorrido exploratorio, las participantes decidieron colocar notas con respecto a experiencias de “miradas incómodas sobre tu cuerpo” en las siguientes avenidas: Independencia e Hidalgo, Las Torres, Rayón, Lerdo, Felipe Villanueva, López Portillo y 1ero. de Mayo a la altura de las vías del tren.

Chiflidos o insinuaciones sexuales (en color amarillo).

Las experiencias de acoso sexual correspondientes “chiflidos o insinuaciones sexuales”, no fueron mapeadas por las participantes.

Comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir (en color azul).

Con respecto a las experiencias de acoso sexual correspondientes a “comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir”, vividas por las participantes, se observan cerca de las experiencias mapeadas correspondientes a “miradas incómodas sobre tu cuerpo” en vías primarias y secundarias como es el caso de: Av. José María Pino Suárez- Av. México, Av. Juan Álvarez-Calle Anselmo Camacho 8, Av. Isidro Fabela y Av. Paseo Tollocan.

Dentro de los puntos mapeados con respecto a estas experiencias de acoso sexual, destacan al no encontrarse dentro del recorrido exploratorio, más si dentro del AGEB a observar: Av. Las Américas-República de Brasil, República de Guatemala, Av. México-Colombia y Rafael M. Hidalgo. Se señala por falta de iluminación Av. México- Colombia y conducta ejercida de un automovilista en Rafael M. Hidalgo. Y mapeado fuera del AGEB se encuentra Av. Heriberto Enríquez-Ignacio Manuel Altamirano y Av. Miguel Hidalgo.

Recargamientos y/o tocamientos al trasladarse en bicicleta encontrándose o no en movimiento (en color verde)

Las experiencias de acoso sexual correspondientes a “recargamientos y/o tocamientos”, no fueron mapeadas por las participantes dentro de las vías a observar; sin embargo, una de las participantes refirió haber vivido una experiencia con estas características en Av. Independencia.

Otras experiencias (chincheta blanca)

Se mapearon dos puntos por parte de las participantes con respecto a experiencias de acoso sexual referidas como “otras”, una de ellas en el Parque Profesor Florencio Flores Peña, lugar donde nos reunimos tras haber realizado el recorrido exploratorio en bicicleta; así como en Av. Solidaridad las Torres, ésta última no considerada dentro de polígono a observar. Cabe mencionar que dado que las participantes decidieron no explicitar cuáles habían sido “otras” experiencias vividas asociadas a conductas de acoso sexual, toda vez que en el desarrollo del taller se hizo mención de que hablar de violencia sexual es un proceso que, atendiendo a la historia de vida de las mujeres y contexto actual vivido, puede ser muy doloroso o puede vivirse como amenazante, se decidió, al igual que en el taller virtual, por no preguntar al respecto.



Foto tomada por: Érica Áviles

La movilidad en bicicleta como herramienta de autodefensa y autonomía

Mapeo de percepción de seguridad

- Puntos, avenidas, calles donde se sientan:
 - o Puntos significativos donde se sientan más seguras (tachuela amarilla)

Las participantes expresaron que era difícil identificar algún punto donde se sientan seguras, no obstante, marcaron el Parque Profesor Florencio Flores Peña, lo cual pareciera estar asociado al ambiente con el que estuvimos trabajando posterior al recorrido exploratorio. Así mismo, una participante marcó un punto en Av. Heriberto Enríquez, casi esquina con Rafael M. Hidalgo (cerca del Ranchito) y una segunda participante registró un punto en República de Brasil, casi esquina con República de Nicaragua.

- Puntos significativos donde se sientan seguras de forma moderada (tachuelas en color azul).

Las participantes registraron a manera de consenso: Av. Juan Álvarez y Heriberto Enríquez, esta última fuera del AGEB a observar, pero paralela a Pino Suárez, avenida donde iniciamos el recorrido exploratorio.

Llama la atención un punto mapeado en Av. Isidro Fabela ya que varias participantes lo señalaron como una vía donde se sienten inseguras y cercano a dicho punto se registraron experiencias de acoso sexual por “comentarios sobre su cuerpo y forma de vestir” y “miradas incómodas sobre tu cuerpo”.

- Puntos significativos donde se sientan inseguras (tachuelas en color rojo).

Al igual que lo ocurrido en el taller virtual, los puntos y zonas mapeadas por las participantes como inseguros superan por mucho los puntos seguros y los moderadamente seguros. La avenida donde mayormente se concentran es en Av. Paseo Tolloca e Isidro Fabela.

Así mismo, Av. Heriberto Enríquez con sentido hacia Av. Carranza, fue registrada como vía insegura.



Foto tomada por: Érica Áviles

Taller Participativo de Acción Feminista modalidad virtual

¿Cómo desean sentirse las mujeres ciclistas al trasladarse en la calle?

Acorde a lo compartido por las participantes, se concluye que al trasladarse en la calle desearían sentirse seguras y libres, asociado a poder vestir y salir en cualquier horario, encontrarse libres de estrés y ansiedad. Así mismo, desean sentirse felices, cómodas e independientes, teniendo la posibilidad de encontrarse acompañadas por amistades.

Taller Participativo de Acción Feminista en calle

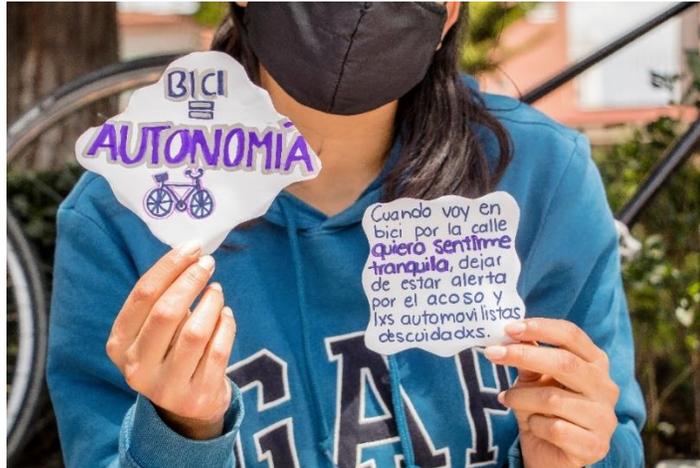


Foto tomada por: Érica Áviles

¿Cómo desean sentirse las mujeres ciclistas al trasladarse en la calle?

Conforme a lo compartido por las participantes, se puede concluir que al trasladarse en bicicleta por la calle desearían sentirse libres, seguras respetadas, tranquilas con respecto a los y las automovilistas y con respecto al acoso, no siendo la valentía su única opción. Así mismo, desearían sentirse en paz al pedalear sintiendo la naturaleza y el aire, sabiendo que andar en bici las hace sentir autónomas.



Foto tomada por: Érica Áviles

5. Conclusiones generales

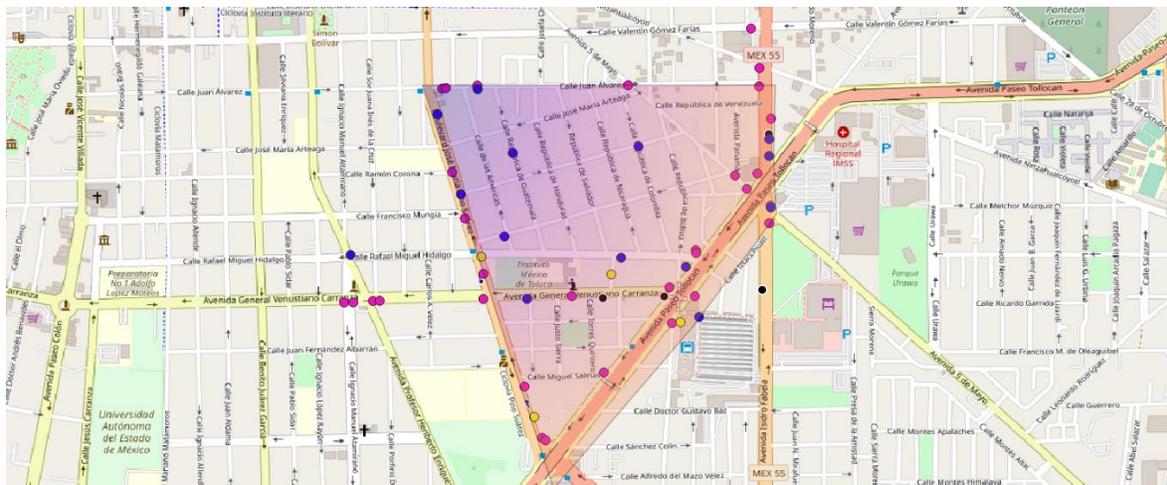
Acorde a la información recabada en la Vía Isidro Fabela-Tollocan en las diferentes fases del diagnóstico del presente proyecto, se puede identificar que existe un orden de género, clase y etnia en el diseño y planeación del espacio público, que no considera la vida cotidiana y las experiencias de casi la mitad de la población, conformada por mujeres. La vía Isidro Fabela-Tollocan tiene como una de sus principales características, vías primarias que favorecen las altas velocidades, si bien, uno de los limitantes en el presente proyecto ha sido conocer el número de hechos viales en los que peatones, ciclistas y personas usuarias del transporte público han tenido un desenlace fatal producto la ineficiente gestión del espacio público que tienen las autoridades estatales y municipales, es una de las variables que influyen en la percepción seguridad-inseguridad de la vía, tanto para hombres como para mujeres. Si bien, debido a la metodología que siguió el presente proyecto, no se tienen suficiente información sobre las medidas de autocuidado que toman los hombres con respecto a las mujeres en vías hostiles en términos de acoso vial de los vehículos de motor, se puede concluir por los testimonios y experiencias compartidas por parte de las mujeres que participaron en la última fase del diagnóstico, que las mujeres tienden a circular en bicicleta por vías secundarias como Pino Suárez y Juan Álvarez y vías terciarias o entrecalles como José Ma. Vasconcelos y República de Brasil, ambas calles, mapeadas como puntos donde las mujeres ciclistas se sienten seguras al transitar, siendo calles que por sus características se encuentran pacificadas, cuentan con arbolado y se encuentran habitadas, permitiendo experimentar las vías de forma diversa (Mapa 2). Por lo tanto, incorporando el concepto de ciudad cuidadora, podemos decir que es aquella que por su diseño, permite gestionar las velocidades de los vehículos de motor y el acoso constante de automovilistas que suelen ser violentos y tener un trato hacia las personas ciclistas discriminatorio en función de género y en función de clase.

Una segunda conclusión con respecto a la manera en cómo experimentan las mujeres el espacio público y su movilidad dentro del mismo es que: a mayor velocidad en bicicleta, también es mayor el temor con respecto a la velocidad de los

vehículos de motor; y a menor velocidad con respecto a su movilidad, mayor es el miedo con respecto a vivir una agresión sexual. En ese sentido, tal como se muestra en el Mapa 1, es posible apreciar mayor presencia de experiencias de acoso sexual en menor intensidad vividas por mujeres ciclistas, por lo que una tercera conclusión, apunta a que, para las mujeres, el moverse en bicicleta puede representar una reducción importante del riesgo de vivir un agresión sexual en el espacio público de intensidad grave como pueden ser “Recargamientos y/o tocamientos”, de las cuales, se refirió una experiencia en Av. Independencia por parte de un motociclista. Tomando en consideración que el acoso sexual constituye un delito penal que tiende a tipificarse como “abusos eróticos sexuales”, cabe señalar que de las experiencias de acoso sexual vividas, ninguna de las participantes informó haber optado por la denuncia penal. Y cómo se mencionó previamente, una ciudad que no toma en cuenta las necesidades de las mujeres al trasladarse en la toma de decisiones en cuanto a la gestión del territorio, autoridades que no tienen acciones claras con respecto a la criminalización del movimiento feminista y la sanción a policías que acosan y amenazan a las mujeres, no genera espacios seguros de procuración de justicia que lleven a las mujeres a denunciar. Por lo que, para reconocer a las mujeres como sujetas de derechos, sí resulta importante ser nombradas y ser incluidas en el ámbito de lo público.

Por lo anterior, resulta vital generar intervenciones que involucren las voces y participaciones de las mujeres en el diseño, símbolos y configuración del espacio público que permita el reconocimiento de que las mujeres son parte de la vida pública y son la vida pública, que genere redes de apoyo y procesos de apoyo mutuo, de resistencia y que sean vividos como emancipatorios; y que permitan poner el cuidado en el espacio público como un valor universal y no exclusivo de lo femenino. Tomando en consideración que está claro que existe una corresponsabilidad entre Estado, mercado y sociedad civil con respecto a generar avances en materia de derechos humanos, también es claro que es a través del activismo ciclista feminista como puede hacerse un llamado a las autoridades para generar datos sobre hábitos de movilidad, experiencias de acoso vial y sexual, percepción de seguridad, reparto modal y perfil ciclista que incluya la perspectiva

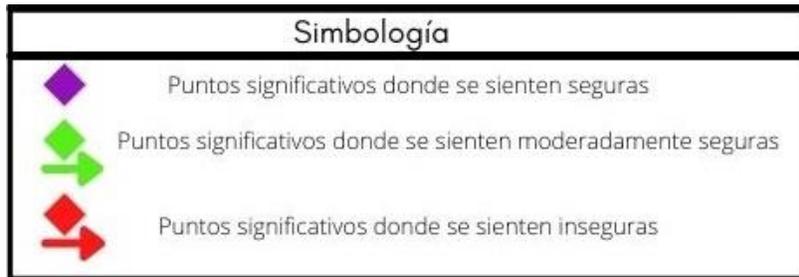
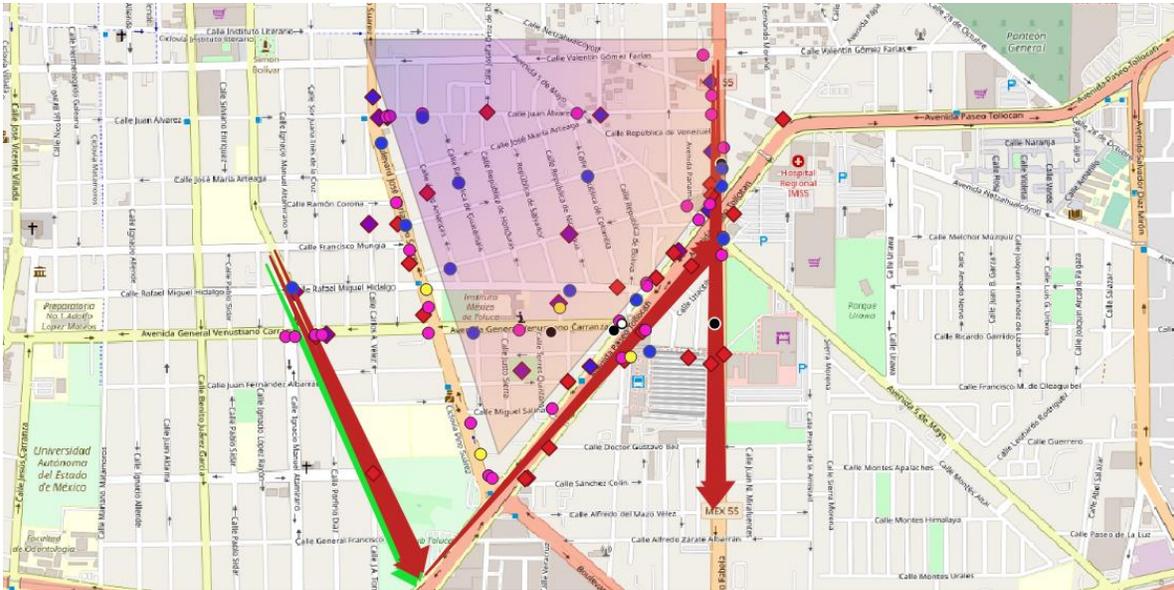
de género y que detone procesos participativos en donde las voces de las mujeres e infancias sean incluidas en el diseño y distribución del espacio público.



Simbología	
●	Miradas incómodas sobre tu cuerpo
●	Chiflidos o insinuaciones sexuales
●	Comentarios sobre tu cuerpo o forma de vestir
●	Recargamientos y/o tocamientos
●	Otras

Mapa 3. Mapeo participativo sobre experiencias de acoso sexual en la Vía Isidro Fabela-Tollocan

Fuente: Elaboración propia a partir de Taller Participativo de Acción Feminista sobre Acoso Sexual a Ciclistas en el Espacio Público



Mapa 4. Mapeo participativo sobre percepción de seguridad-inseguridad en la Vía Isidro Fabela-Tollocan

Fuente: Elaboración propia a partir de Taller Participativo de Acción Feminista sobre Acoso Sexual a Ciclistas en el Espacio Público

6. Planteamiento de intervención. Hacer frente al acoso sexual a ciclistas en el espacio público. Iniciativa participativa feminista para la construcción de ciudades cuidadoras.

Objetivo

Desarrollar un proyecto de intervención sociopolítica del espacio público y vialidad en la Vía Isidro Fabela-Tollocan por parte de la sociedad civil ciclista que incorpore la perspectiva de género, feminista y de movilidad sustentable.

Principios

Perspectiva de género

Cuidado Colectivo

Justicia social

Feminismo

Movilidad sustentable

Ciudades Cuidadoras

Comunidad

Alcances

Hacer un llamado a las autoridades municipales y estatales a generar políticas públicas, planes, programas y acciones destinados a intervenir el espacio público incorporando la perspectiva de género y de movilidad sustentable; así como, impactar en las esferas económica, política, en materia de violencia de género contra las mujeres, sustentabilidad y participativa colocando al centro las experiencias de las mujeres en la Vía Isidro-Fabela Tollocan.

Limitaciones

Debido a que se pretende que la intervención del espacio público y vialidad de la Vía Isidro Fabela-Tollocan tenga un posicionamiento político desde el activismo ciclista feminista, los recursos materiales con los que se cuenta pueden ser limitados para intervenir el espacio; así mismo, dado el orden de género patriarcal, machista y misógino que permea en las fuerzas violentas del Estado representadas por elementos de seguridad pública, es posible que se cuente con el hostigamiento policial al momento de la intervención.

Viabilidad

El presente proyecto es viable toda vez que en la ciudad de Toluca se cuenta con saberes colectivos en movilidad sustentable, perspectiva de género y perspectiva feminista; así como, existe en la comunidad ciclista feminista una diversidad de disciplinas que pueden aportar al presente proyecto como son: comunicación, arquitectura, psicología, políticas públicas, gestión intercultural, filosofía, administración y promoción de la obra urbana, derecho, entre otras. Así mismo, se cuenta con la experiencia de las mujeres como usuarias de la vía y como “nativas expertas” que cuentan con conocimientos sobre las problemáticas por las que atraviesan en su movilidad diaria y en esta conexión constante entre el ámbito privado y público, de las barreras y limitaciones para ejercer su libertad, autonomía y derechos fundamentales.

Etapas del proyecto

Se buscará desarrollar el proyecto en tres etapas: 1. Socializar el proyecto; 2. Trabajar hacia la intervención; 3. Intervenir la vía (Esquema 1).



Esquema 1. Etapas del proyecto

Etapa 1. Socializar el proyecto.

Objetivo. Dar a conocer el proyecto con las mujeres ciclistas que participaron en el diagnóstico y con actoras clave (vecinas, dueños o dueñas de establecimientos o casas, activistas, muralistas).

1.1. Convocatoria

Se llevará a cabo una convocatoria en dos momentos:

- a) Primera convocatoria. Mujeres que participaron en las dos últimas fases del diagnóstico: Cuestionario de Movilidad Ciclista y Acoso Sexual; y Talleres Participativos de Acción Feminista virtual y en calle con la finalidad de invitar a una reunión en la Vía Isidro Fabela-Tollocan.
- b) Segunda convocatoria. Se buscará contactar a actores clave a una mesa de trabajo en calle: mujeres ciclistas, vecinas, vecinos, activistas y mujeres comerciantes.

Primera convocatoria

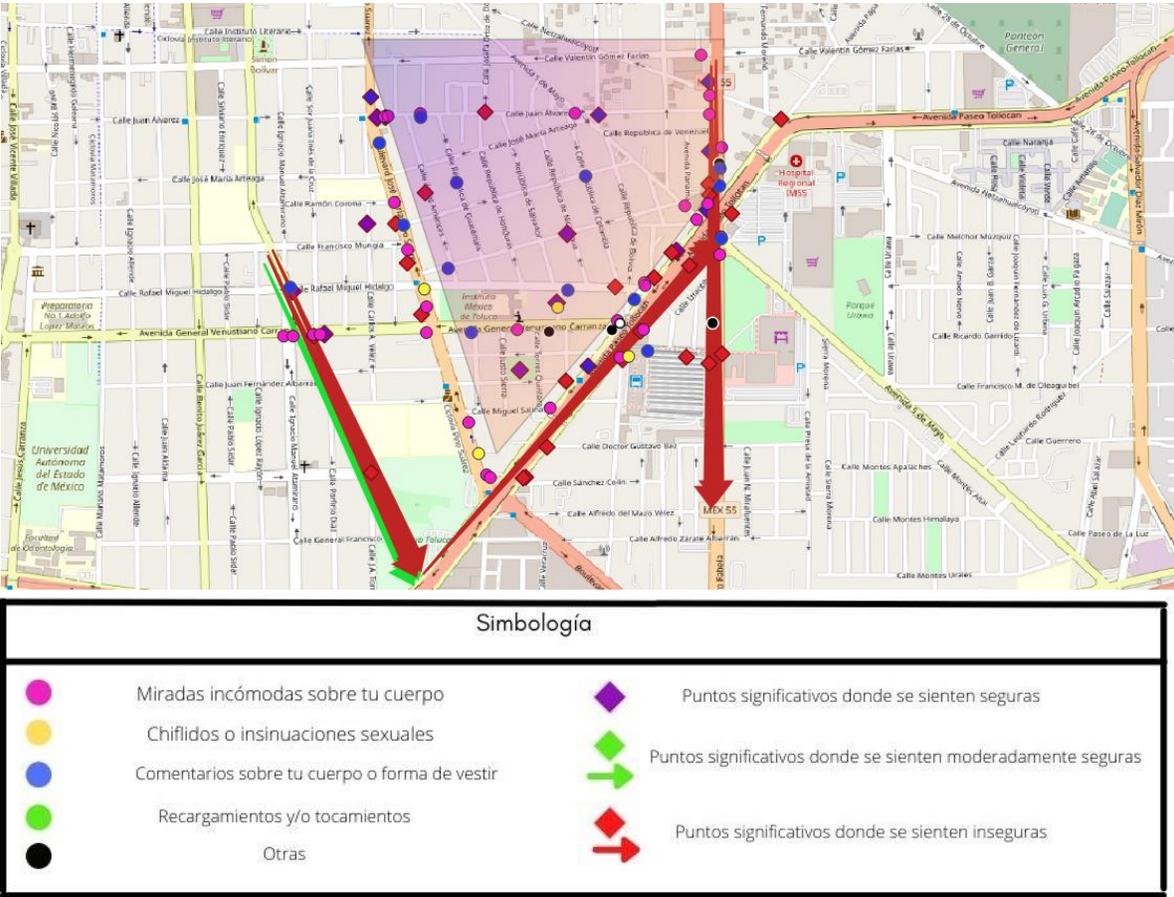
Objetivo:

Se compartirán los resultados del diagnóstico poniendo énfasis en el perfil de las personas ciclistas que transitan por la vía Isidro Fabela-Tollocan, percepción de seguridad-inseguridad, experiencias de acoso sexual y experiencias de violencia

vial; así como el objetivo de intervención, buscando conocer las opiniones de las participantes.

Objetivos específicos:

Se buscará realizar un recorrido exploratorio con la finalidad de seleccionar un punto que sea factible intervenir de forma vial y mural en la Vía Isidro Fabela-Tollocan poniendo al centro las experiencias de las mujeres y tomando en consideración las zonas mapeadas (Mapa 5) en donde se identificó una mayor percepción de inseguridad y mayor presencia de experiencias de acoso sexual, encontrándose las intersecciones de Isidro Fabela-Paseo Tollocan y 5 de Mayo-Paseo Tollocan como posibles puntos a seleccionar.



Mapa 5. Mapeo participativo sobre experiencias de acoso sexual y percepción de seguridad en la Vía Isidro Fabela-Tollocan

Fuente: Elaboración propia a partir de Taller Participativo de Acción Feminista sobre Acoso Sexual a Ciclistas en el Espacio Público

Segunda Convocatoria

Objetivo: Convocar a una mesa de trabajo a actores claves: mujeres que han participado en intervenciones en la ciudad con énfasis en grabación y proyección de cortometraje “Acuerpadas”, intervención mural, mercadita feminista, biciescuelas para mujeres, rodadas para mujeres.

Objetivos específicos

- a) Generar de manera colectiva un objetivo de colaboración con énfasis en la incorporación de la perspectiva de género, feminista y de movilidad sustentable
- b) Haciendo uso de metodologías participativas feministas se buscará generar ejes de acción y objetivos específicos
- c) Acordar aportaciones de cada actora e identificar sus alcances y limitaciones.
- d) Construir un cronograma de acción
- e) Identificar los insumos y materiales necesarios para la intervención

Etapa 2. Trabajamos hacia la intervención

Objetivo. Colocar en el centro las experiencias, saberes y aportaciones de las mujeres con la finalidad de reafirmar las actividades, insumos, tiempos y materiales con los que cuentan.

Potenciales actividades:

- a) Mercadita Feminista. Consiste en una red de mujeres emprendedoras y con un posicionamiento político en torno a la economía feminista, que se agrupan para apoyar su economía a través de la venta de sus productos.
- b) Biciescuela para niñas, niños, adolescentes y mujeres. Acompañamiento realizado por mujeres con la finalidad de impulsar la movilidad sustentable, la

autonomía y apropiación de la ciudad a través del desarrollo de habilidades para moverse en bicicleta en sus traslados diarios (Anexo 1).

c) Proyección de avance de cortometraje “Acuerpadas”. En el marco del 8M del 2021, un grupo de mujeres convocaron a mujeres y adolescentes ciclistas para la grabación de un cortometraje que visibilizara las experiencias de las mujeres al trasladarnos en bicicleta por diversos puntos de la ciudad, así como las maneras en que nos vivimos al acompañarnos y acuerparnos.

d) Intervención mural. Se buscarán colaborar con muralistas que puedan generar un diseño a partir de los resultados del diagnóstico y que haga alusión a cómo nos vivimos las mujeres en las calles. Así mismo, se buscará gestionar el espacio (casa o negocio) con los y las vecinas del punto a elegir, así como la autorización correspondiente para intervenir.

e) Intervención vial. Se buscará generar un diseño atendiendo a las características del suelo en el punto a intervenir que rescate espacios para peatones y ciclistas, permita reducir velocidades de los autos y generar un sentido de identidad. Así mismo, se buscará gestionar el contar con mobiliario urbano como puede ser macetones, botes de basura y bancas, con la finalidad de que puedan integrarse a la vía.

f) Dispositivos de consulta. Consisten elementos como cartulinas, rotafolios o pizarrones que se colocan en la vía y permiten ser respondidos por las personas que transitan, permitiendo conocer cuál es su percepción con respecto aspectos específicos de la misma y/o en determinada problemática durante las primeras etapas de la intervención. Ejemplo: ¿Cuáles de las palabras describen mejor esta calle (selecciona 3)? Comunitario, equipado, señalizado, vigilado, visible, vital.

g) Redes del cuidado. A través de un taller breve sobre “Cuidado de sí misma y vida cotidiana” en el que se hagan uso de herramientas terapéuticas con enfoque de género y feminista, se buscará identificar necesidades específicas de las mujeres y generar una red de apoyo que permita gestionar los servicios gubernamentales

como no gubernamentales que se pueden acercar a las mujeres que habitan y transitan la vía de intervención.

Segunda mesa de trabajo

Objetivo: Convocar a una segunda mesa de trabajo para dar seguimiento a los acuerdos construidos previamente y revisar cuáles son las necesidades de cada actora.

Etapa 3. Intervenir la vía

Objetivo. Llevar a cabo un día de intervención sociopolítica del espacio público y vialidad de un punto específico de la Vía Isidro Fabela-Tollocan por parte de la sociedad civil que incorpore la perspectiva de género, feminista y de movilidad sustentable.

Objetivos específicos

- a) Se buscará que todas las actividades visibilicen que existen mujeres peatonas, ciclistas y usuarias del transporte público habitando la vía y cuyas voces denuncian la necesidad de contar con espacios colectivos cuidadores, que a través de la reducción de velocidades, incorporación de nueva simbología y colores, el diálogo y acompañamiento entre mujeres y por mujeres, es posible impactar positivamente en la percepción de inseguridad, de miedo y en la generación de recursos frente al problema de acoso sexual en el espacio público.

- b) Se buscará documentar el proyecto y comunicar a través de las redes de *fanpages* de las colectivas participantes.

CONSIDERACIONES FINALES



Ruta recreativa de Av. Paseo Colón

Fotografía tomada por: Érica Áviles

“Los cuidados son un trabajo esencial para el sostenimiento de la vida, la reproducción de la fuerza de trabajo y de las sociedades, generando una contribución fundamental para la producción económica, el desarrollo y el bienestar” (ONU MUJERES y CEPAL, 2020). Son parte de la vida cotidiana de las personas, por lo que no son exclusivos del ámbito de lo privado, es a partir de la movilidad hacia lo público como se puede tener acceso a derechos humanos, dentro de ellos: la ciudad, la movilidad, vivir una vida libre de violencia, la salud, la educación, ser cuidada.

A través del presente proyecto de intervención se concluye la importancia de transitar hacia un cambio de paradigma que incorpore el cuidado al ámbito de lo público, entendiendo que una ciudad que te cuida, transmite seguridad, lo cual se puede construir a través de su señalización, iluminación y desde ser habitados por personas que pueden acudir en tu ayuda, al ser los lugares visibles, puedes ver y

ser vista, al ser vitales promueven el apoyo mutuo, permitiendo caminar a cualquier persona de forma tranquila por las calles, sin temor de ser acosada o agredida (Ciocoletto *et al.*, 2019). La corresponsabilidad del Estado Mexicano en el trabajo de cuidado tiene una participación importante como garante de derechos en la generación del bienestar en el campo de la reproducción social de la vida (Pérez, Lucía, Alma, Colín y Lisset González, s/f). Si bien, el presente proyecto de intervención busca ser generado a través del trabajo que como sociedad civil organizada realizan las mujeres ciclistas feministas y en coordinación con vecinas y actores específicos. La participación del mercado y del estado a través del sector empresarial, comercios, empresas e instituciones gubernamentales del sector salud, bienestar, educación, medio ambiente, desarrollo urbano y movilidad, son claves para generar un cambio de paradigma en el que el cuidado de la vida de las personas sea colocado al centro de la toma de decisiones, por lo que se pretende generar evidencias que permitan incidir en la toma de decisiones y generación de políticas públicas diseñadas para ciudades cuidadoras por las autoridades del municipio de Toluca y del Estado de México.

Fuentes consultadas

Arancibia, Javiera, *et al.* (2015), *“Acoso sexual callejero: Contexto y Dimensiones”*, Santiago de Chile: Observatorio contra el acoso callejero Chile.

Ayuntamiento de Toluca (2020a), *“Perfil ciclista”*. Comunicado Núm. 0269/2020, Disponible en: <https://www2.toluca.gob.mx/tolcomsoc-269-20/>

Ayuntamiento de Toluca (2020b), *“Aforo Ciclista”*, Recuperado el 31 de mayo de 2021 de: <https://www.facebook.com/MovParaTodos/videos/727109094505943>

Castro, Roberto (2012), *“Problemas Conceptuales en el estudio de la violencia de género. Controversias y Debates a Tomar en Cuenta”*, en Norma Baca y Graciela Vélez (coords.) *Violencia, género y la persistencia de la desigualdad en el Estado de México*, Buenos Aires: Mnemosyne.

Centro Mario Molina (2014), *“Estudio del sistema integral de movilidad sustentable para el valle de Toluca”*.

Ciocoletto, Adriana, *et al.*, (2019), *“Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de la vida”*.

Ciudadvisible.blog (2019), *Ensamble Urbano*, Disponible en: <https://ciudadvisible.blog/2019/07/12/infografia-como-se-mueve-el-edomex/>

Colectiu Punt 6 (2017), *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el Área Metropolitana de Barcelona*, Barcelona: Colectiu Punt 6.

CONEVAL, C. N. (2010), *Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social*, Oaxaca de Juárez:

Congreso de la Unión, (2015), *“Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia”*, en *Diario Oficial de la Federación*, 14 de agosto, Ciudad de México: Congreso de la Unión.

Damián, Angélica (2016), *El proceso de producción de un espacio libre de violencia para las mujeres en Naucalpan*. Tesis Doctoral. Facultad de Filosofía y Letras, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

De Oliveira, Orlandina y B. García. 2012. "Familia y trabajo: un recorrido por las diversas perspectivas de análisis". *Estudios Sociológicos* XXX: número extraordinario.

Díaz, Rodrigo (2017), *Mujeres y Ciclismo Urbano, promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*, Washington, DC: BID.

Gobierno del Estado de México (2015), "*Ley de Movilidad del Estado de México*" en *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, Toluca: Gobierno del Estado de México.

Espinar, Eva (2003), *Violencia de género y procesos de empobrecimiento. Estudio de la violencia contra las mujeres por parte de su pareja o ex-pareja sentimental*, tesis doctoral Disponible en: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/9905/1/Espinar-Ruiz-Eva.pdf>

Falú, Ana (2009), "*Violencias y discriminaciones en las ciudades*", Santiago de Chile: Ediciones LOM". Disponible en: <http://www.mulheresseguras.org.br/wp-content/uploads/2015/09/FAL%C3%9A_Mujeres-em-La-Ciudad_SPA_2009.pdf#page=13> [30 de agosto de 2018].

Falú, Ana (2017), "*La omisión de género en el pensamiento y planificación de las ciudades*", en Jordi Borja, Fernando Carrión y Marcelo Corti (coords.), *Ciudades resistentes, ciudades posibles*, Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya/UOC.

Flores, Edith (2014), "Narrativas urbanas de acoso sexual. Memorias, afectos y significaciones de las mujeres en la Ciudad de México" en *Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, Vol. 6, núm. 1.

Gaytán, Patricia (2007), "*El acoso sexual en lugares públicos: un estudio desde la Grounded Theory*" en *Revista El Cotidiano*, Vol. 22, núm. 143.

Güezmes, Ana (2017), Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas, Ciudad de México: ONU MUJERES.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2016), *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares*, Aguascalientes: INEGI.

Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2016/doc/endireh2016_presentacion_ejecutiva.pdf

La Barbera, María Caterina (2016), “Interseccionalidad, un “concepto viajero”: orígenes, desarrollo e implementación en la Unión Europea”, *Interdisciplina*, vol.4, núm. 8., Ciudad de México: UNAM.

Lagarde, Marcela (2018), *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia*, Ciudad de México: Siglo XXI.

Lamas, Marta (1996), “La perspectiva de género” en *Revista de Educación y Cultura*, 47, Ciudad de México.

Lefebvre, Henri (1968), *El derecho a la ciudad*, Ciudad de México: Siglo XXI.

López, Oliva (2008), “*Cuerpo y género: las enfermedades femeninas y los rumbos de los tratamientos médico y psicológico*”, La letra ausente. *Revista trimestral de subjetividad y micropolítica*, Núm. 10.

LVI Legislatura del Estado de México (2008), “Ley de las mujeres a una vida libre de violencia del Estado de México”, en *Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de México*, Toluca: Cámara de Diputados.

Massolo, Alejandra, Dalia, Barrera e Irma, Aguirre (2005), “*Manual hacia un diagnóstico sobre la situación de las mujeres en el municipio con enfoque de género*”. Disponible en:
<http://indesol.gob.mx/cedoc/pdf/IV.%20Igualdad%20de%20G%C3%A9nero/Mujeres%20participaci%C3%B3n%20social%20y%20pol%C3%ADtica/Manual%20Hacia%20un%20Diagn%C3%B3stico%20sobre%20la%20Situaci%C3%B3n%20de%20>

[as%20Mujeres%20en%20el%20Municipio%20con%20Enfoque%20de%20G%C3%A9nero.pdf](#)

Maya, Aida, (2021), “Acoso sexual callejero en mujeres de la ciudad de Toluca: experiencias, prácticas y términos asociados”, en *Praxis Investigativa ReDIE: revista electrónica de la Red Durango de Investigadores Educativos*.

Muxí, Zaida, et al. (2011), “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?” en *Feminismos. Revista del Centro de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Alicante*. junio 2017, No. 17.

ONU MUJERES (2011), *Convención para la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer*, Nueva York: ONU MUJERES.

ONU MUJERES y CEPAL (Comisión Económica Para América Latina y el Caribe) (2020), *Cuidados en América Latina y el Caribe en tiempos de COVID-19, hacia sistemas integrales para fortalecer la respuesta y la recuperación*, Santiago: CEPAL.

Organización Internacional del Trabajo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2009. *Trabajo y Familia: Hacía nuevas formas de conciliación con corresponsabilidad social*, OIT, PNUD.

Organización Internacional del Trabajo y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2009). *Trabajo y Familia: Hacía nuevas formas de conciliación con corresponsabilidad social*, OIT, PNUD.

Orozco, Karina y C. González. 2021. “Familiarización y feminización del trabajo de cuidado frente al trabajo remunerado en México”. *Debate Feminista*, Vol. 62.

Ortiz, Sara, et al. (2021), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica*, Buenos Aires: Banco de Desarrollo de América Latina.

Pateman, Carol (1996), “Críticas feministas a la dicotomía público/privado”, en *Perspectivas feministas en teoría política*, Barcelona: Paidós.

Pérez, Lucía, Alma, Colín y Lisset González. (s/f). *Diagnóstico de corresponsabilidad del Estado Mexicano en el trabajo de cuidado*, Ciudad de México: CNDH.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018), *Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos*. Recuperado el 31 de Mayo de 2021, de Anatomía de la movilidad en México, hacia dónde: [Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf \(www.gob.mx\)](http://www.gob.mx/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf)

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, (2019), *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*, Ciudad de México: Gobierno de México.

Serret, Estela (2008), *Qué es y para qué es la perspectiva de género. Libro de texto para la asignatura: perspectiva de género en educación superior*, Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca.

Soto, Paula (2016), "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México", *Revista Transporte y Territorio*, número 16.

Soto, Paula (2017), "El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial", en *Revista INVI*, vol. 27, núm. 75, Santiago. Disponible en: <<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582012000200005>> [13 de abril de 2021].

Tamayo, Julia *et al.* (2008), *Género y Desarrollo en el marco de los Derechos Humanos*, Madrid: Las Segovias.

Tuñón, Julia (2008), "*Ensayo introductorio. Problemas y debates en torno a la construcción social y simbólica de los cuerpos*", en Julia Tuñón (Comp.) *Enjaular los cuerpos. Normas decimonónicas y feminidad en México*, Ciudad de México: El Colegio de México.

Vallejo, Elizabeth y María Rivarola (2013), *La violencia invisible: acoso sexual callejero en Lima Metropolitana y Callao. Cuadernos de Investigación*, Lima: Instituto de Opinión Pública.

Varela, Nuria (2019), "Capítulo 3. La Cuarta Ola" en *Feminismo 4.0 La Cuarta Ola*, Barcelona: Penguin Random House.

Velzeboer, Marijke, *et al.* (2003), *La violencia contra las mujeres: responde el sector de la salud*, Washington: Organización Panamericana de la Salud, En Red: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=12402&Itemid=270&lang=es

Anexo

Duración: 50-60 minutos

Dirigido a personas de 7 años en adelante

Nota: Carta de navegación generada para actividad para Parque de los Gigantes desde CdFem Mx y basada el “Manual de Biciescuela con Perspectiva de Género” que se encuentra en construcción con fondo de la Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo GIZ en el proyecto de Biciescuelas en el municipio de León en conjunto con Ciencia Azul A.C. y Mujeres en Bici León

Biciescuela			
Actividad	Objetivo	Desarrollo de la actividad	Materiales/ Tiempos
Presentación	Que los y las participantes se conozcan entre sí.	Si yo fuera unx gigante, ¿cómo sería? Se hará un sondeo sobre las habilidades en relación con manejo de la bicicleta con que cuenta cada participante: básico-medio-avanzado.	5 minutos
Partes de la bicicleta	Que los y las participantes conozcan y se familiaricen con las partes de la bicicleta.	Se le proporcionará a cada participante de 3 a 4 tarjetas con las partes de las bicicletas y se le pedirá que identifiquen en una de las bicicletas la parte a la que corresponde y algún dato curioso o interesante al respecto si lo conoce. Se encaminará la reflexión sobre la importancia de conocer nuestra bicicleta por cuidado de sí mismx y de la bicicleta; y se enfatizará en la bicicleta como medio de transporte y nuestro derecho a la movilidad, la ciudad y a ser ciudadxs.	Bicicleta Etiquetas 10 minutos
Recorrido por el parque en bicicleta	Identificar cómo son las habilidades con las que cuentan lxs participantes al subirse a la bicicleta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se pedirá a las y los participantes que den 3 vueltas alrededor de un circuito previamente instalado. 2. Se identificarán elementos como: arranque, equilibrio en 	Conos Elementos luminosos 5 min.

		<p>la bicicleta y manubrio, pedaleo lento y frenado.</p> <p>3. Se formarán grupos acorde a las habilidades identificadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. iniciales 2. Básico 3. Moderado 4. Avanzado 	
Equilibrio	Que las y los participantes logren el equilibrio en la bicicleta	<p>Habilidades: iniciales-básicas</p> <p>Para habilidades iniciales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se bajará el asiento de la bicicleta lo mayormente posible y de ser posible se quitarán los pedales de la bicicleta. 2. Se le pedirá a lxs participantes que suban a la bicicleta y sentadxs en el asiento, caminen con ambos pies. <p>Para habilidades iniciales-básicas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se repite el paso 1 de habilidades iniciales. 2. Conforme se sientan segurxs, se pedirá a lxs participantes, suban un pie a un pedal y con el otro empujen. 3. Si lxs participantes se sienten seguxs, se les pedirá que suban ambos pies, animando a pedalear por sí mismxs. 4. Se realizan el número de circuitos o vueltas que vaya permitiendo el tiempo. <p>Para bicicletas con ruedas entrenadoras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se realizará el paso 1 (subirse a la bicicleta). 2. Se colocarán conos alternados buscando que lxs participantes pedaleen haciendo zig, zag. 3. Se realizan el número de circuitos o vueltas que vaya permitiendo el tiempo. 	<p>Multiherramienta</p> <p>Bomba de aire</p> <p>20 minutos</p>
Arranque y frenado	Se ejercitará el arranque y el frenado de lxs participantes	<p>Para habilidades básicas-avanzadas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se colocará un circuito circular o cuadrangular 	<p>Letrero de ALTO</p> <p>Conos</p> <p>Gises</p> <p>15 minutos</p>

		<p>que permita tener un área que haga las veces de intersección.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Se le pedirá a lxs participantes que den vueltas alrededor del circuito mientras una de las facilitadoras se coloca en el cruce con un letrero de ALTO. 3. Se pedirá a lxs participantes que cuando la facilitadora levante el letrero de ALTO y grite verbalmente ALTO, frenarán su pedaleo y arrancará cuando la facilitadora indique SIGA. 4. Se realizarán varias rondas haciendo pausas para acompañar a lxs participantes en el arranque y el frenado. 5. Se hará mención de la importancia de fortalecer el equilibrio al pedalear a distancia y lentamente. 	
Rebasar	Fortalecer habilidades de comunicación en la vía, equilibrio y pedaleo rápido.	<p>Para habilidades básicas-avanzadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se platicará sobre la importancia de hacer comunidad y comunicarse en las calles y se les compartirán mensajes verbales y no verbales para comunicarse: <ol style="list-style-type: none"> 1. Voy por la Izquierda (señalar con mano izquierda) 2. Voy por la Derecha (señalar con mano derecha) 3. Alto (levantar el puño cerrado). 2. Se pedirá a lxs participantes que realicen un circuito y que unx a unx rebasen por la izquierda gritando "Voy por la izquierda" (y de ser posible extendiendo la mano 	<p>Conos</p> <p>Tiempo</p> <p>15 min</p>

		<p>izquierda); avance rápidamente y se coloque al frente de todxs lxs participantes).</p> <p>3. Repetir hasta que todas las personas hayan rebasado.</p>	
Cierre	Reflexionar sobre cómo deseamos sentirnos al pedalear en las calles/parques.	<p>1. Se le pedirá a lxs participantes que realicen un dibujo con gises pensando en cómo desearían sentirse al pedalear en las calles.</p> <p>2. Se compartirá un breve mensaje de cierre</p> <p>.</p>	<p>Gises</p> <p>10 min</p>