Universidad Autónoma del Estado de México

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales (sede)
Instituto de Ciencias Agropecuarias y Rurales

Violencia sexual en el transporte público: Un obstáculo en la movilidad de las mujeres en Santiago Tianguistenco

TRABAJO TERMINAL DE GRADO

Que para obtener el grado de:

MAESTRA EN GÉNERO, SOCIEDAD Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Presenta

VANESSA ROBLES ROMERO

Comité de Tutoras(es):

Directora: Dra. María Viridiana Sosa Márquez
Co-directora: Dra. Norma Baca Tavira
Tutor: Dr. Francisco Herrera Tapia

Este trabajo fue realizado gracias al apoyo de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación

Toluca, Estado de México, agosto de 2026

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 7

PROBLEMATIZACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO 10

JUSTIFICACIÓN 21

OBJETIVOS 23

CAPÍTULO 1. MARCO CONCEPTUAL 24

CAPÍTULO 2. MARCO NORMATIVO 59

CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA 67

CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO DE LA VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO TIANGUISTENCO 76

CAPÍTULO 5. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN 167

REFLEXIONES FINALES 202

REFERENCIAS 205

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Etapas de aplicación de las técnicas de investigación 74

Figura 2. Clasificación de propuestas para reducir la violencia sexual por parte de las y los encuestados 120

Figura 3. Microespacios del miedo en las unidades de transporte público 135

Figura 4. Ejes temáticos del análisis de las entrevistas a usuarias 139

Figura 5. Tipos de violencia sexual experimentados por las entrevistadas 141

Figura 6. Resultados principales de la observación 148

Figura 7. Proceso de vinculación con el ayuntamiento de Tianguistenco 161

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Incidencia delictiva nacional del SESNSP sobre delitos contra la libertad y la seguridad sexual (2020 – 2024) 76

Gráfica 2. Población de 18 años y más que ha enfrentado alguna situación de acoso y/o violencia sexual en los espacios públicos, según sexo (2021 -2024)..... 78

Gráfica 3. Población de 18 años y más por tipo de violencia sexual que ha enfrentado, según sexo (2024)..... 79

Gráfica 5. Llamadas de emergencia relacionadas con incidentes de tipo sexual en el Estado de México en enero de 2025 81

Gráfica 6. Tianguistenco. Incidencia de delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual (2024)..... 95

Gráfica 7. Distribución por sexo de la población encuestada 96

Gráfica 8. Distribución por rango de edad de la población encuestada 97

Gráfica 9. Distribución por municipio de residencia de la población encuestada .. 97

Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario 97

Gráfica 10. Distribución según nivel de escolaridad de la población encuestada . 98

Gráfica 11. Distribución según la ocupación de la población encuestada..... 99

Gráfica 12. Distribución según medio de transporte público utilizado por la población encuestada..... 100

Gráfica 13. Distribución según días a la semana que utilizan el transporte público la población encuestada 101

Gráfica 14. Aspectos de la calidad del transporte público..... 102

Gráfica 15. Distribución según propósito de viaje de la población encuestada... 104

Gráfica 16. Población encuestada según percepción de seguridad o inseguridad respecto a vivir una agresión sexual en el transporte público 106

Gráfica 17. Grados de preocupación respecto a problemas frecuentes en el transporte público..... 106

Gráfica 18. Distribución según espacio percibido como más inseguro por la población encuestada 108

Gráfica 19. Factores que favorecen que el transporte público sea inseguro según la percepción de la población encuestada 109

Gráfica 20. Distribución según tipo de agresión sexual experimentada por la población encuestada 110

Gráfica 21. Tipos de violencia sexual experimentados en el transporte público, según sexo 111

Gráfica 22. Distribución según espacio donde ocurrió la agresión sexual 114

Gráfica 23. Reacciones ante la violencia sexual de la población encuestada 115

Gráfica 24. Emociones experimentadas tras vivir violencia sexual 116

Gráfica 25. Porcentaje de personas encuestadas que hicieron una denuncia o no cuando vivieron violencia sexual 117

Gráfica 26. Distribución según la identificación del agresor por parte de la población encuestada 118

Gráfica 27. Distribución según estrategia de gestión del riesgo que emplean las y los encuestados 119

Gráfica 28. Distribución según estrategia de gestión del riesgo desagregada por sexo 120

Gráfica 29. Efectos de la violencia sexual en las participantes del taller de contramapeo 131

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Delitos que atenta contra la libertad sexual 29

Cuadro 2. Patrones de movilidad (América Latina. Periodo 2017 - 2022) 35

Cuadro 3. Perfil de las y los usuarios del transporte público 47

Cuadro 4. Criterios de selección 73

Cuadro 5. Indicadores de carencias sociales en Tianguistenco 84

Cuadro 6. Resultados de la entrevista al psicólogo del IMM de Tianguistenco 145

Cuadro 7. Análisis de los problemas prioritarios identificados en el diagnóstico. 162

Cuadro 8. Datos generales de la implementación de los talleres 180

Cuadro 9. Resultados de la actividad de integración de los cinco talleres 182

Cuadro 10. Resultados generales de la evaluación ex-ante de los cinco talleres 184

Cuadro 11. Resultados generales de la evaluación ex–post de los cinco talleres 192

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Escribiendo el concepto colectivo de violencia sexual 128

Fotografía 2. Concepto de violencia sexual 128

Fotografía 4. Mapa corporal 2 132

Fotografía 3. Mapa corporal 1 132

Fotografía 5. Mapa corporal 3 133

Fotografía 6. Mapa corporal 4 133

Fotografía 7. Mapa corporal 5 134

Fotografía 8. Mapa corporal 6 134

Fotografía 9. Espacios del miedo 137

Fotografía 10. Participantes del taller de contramapeo 138

Fotografía 11. Acceso a microbuses de la empresa “Estrellas del Noroeste” en Av. Miguel Hidalgo y Costilla, con rutas hacia Capulhuac, Ocoyoacac 149

Fotografía 12. Calle Josefa Ortiz de Domínguez – Espacio informal para abordar taxis colectivos con destino a San Pedro Tlaltizapán, El Buen Suceso, Santa Cruz Atizapán, y Almoloya del Río..... 150

Fotografía 13. Movilidad del cuidado..... 151

Fotografía 14. Movilidad del cuidado..... 152

Fotografía 15. Dinámica de integración. Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata 183

Fotografía 16. Reglas de convivencia. Secundaria Técnica No. 38 “Ricardo Flores Magón” 184

Fotografía 17. Revisión teórica de violencia sexual. Secundaria Técnica No. 38 “Ricardo Flores Magón”..... 187

Fotografía 18. Mapa corporal colectivo. Secundaria Oficial José Mariano Abasolo 189

Fotografía 19. Mapa corporal colectivo. Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García” 189

Fotografía 20. Revisión del tríptico por parte de alumnas de la Secundaria Oficial José Mariano Abasolo. 191

Fotografía 21. Alumnas de la Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García”195

Fotografía 22. Alumnas de la Secundaria Oficial No. 278 “Juan Jacobo Rousseau” 195

Fotografía 23. Alumnas de la Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata 196

Fotografía 24. Entrega de trípticos informativos..... 200

Fotografía 25. Colocación de carteles..... 201

INTRODUCCIÓN

La violencia sexual que experimentan las mujeres en el transporte público constituye una forma de criminalidad creciente (Falú, 2009). La normalización de estas conductas, tanto por parte de quienes las padecen como de quienes las observan o intervienen en la procuración de justicia, favorece su impunidad y contribuye a que numerosos casos no sean denunciados.

Entre sus principales consecuencias destacan las afectaciones en la salud física y mental de las víctimas, así como el incremento de la percepción de inseguridad durante sus desplazamientos cotidianos. Esto las obliga a modificar sus rutinas de viaje, como evitar salir solas, cambiar de transporte o de horario e incluso destinar un mayor presupuesto a opciones que perciben como más seguras, lo que restringe su derecho a una movilidad libre y segura.

Pese a la gravedad del fenómeno, la información disponible sigue siendo limitada. México ha registrado avances importantes en el reconocimiento y estudio de esta problemática, especialmente en la Ciudad de México, donde se han desarrollado diagnósticos y políticas públicas para prevenirla y atenderla (Rozas y Salazar, 2015). Sin embargo, la evidencia sigue siendo escasa o inexistente en municipios y ciudades pequeñas.

Un ejemplo de ello es el municipio de Tianguistenco, Estado de México, donde la violencia de género en el transporte público representa un desafío para la seguridad y la movilidad de las mujeres (Robles, 2022). Sin embargo, esta problemática aún no ha sido documentada ni intervenida.

Por tal razón, el objetivo central que guió este trabajo fue caracterizar, de manera cuantitativa y cualitativa, la violencia sexual ejercida contra las mujeres de 14 años o más en el transporte público de Santiago Tianguistenco, Estado de México, con la finalidad de diseñar e implementar un proyecto social que respondiera a las necesidades identificadas por las usuarias durante el 2025-2026.

Para alcanzar este objetivo, la investigación se estructuró a partir de una revisión documental, un diagnóstico y una estrategia de intervención. En la primera parte del documento se presentan la introducción, la problematización con

perspectiva de género, la justificación y los objetivos del estudio. Posteriormente, el trabajo se desarrolla en cinco capítulos.

El primer capítulo aborda las principales categorías de análisis que sustentan la investigación: género, violencia sexual, movilidad, transporte público y percepción de inseguridad. La revisión de estas categorías y de los principales planteamientos teóricos en torno a ellas permitió construir un marco de referencia para comprender el fenómeno de la violencia sexual en el transporte público. En el segundo capítulo se examinan los instrumentos legales de alcance internacional, nacional y local que protegen los derechos humanos de las mujeres y establecen las obligaciones de los gobiernos, la academia, la sociedad civil y otros actores para prevenir, atender y sancionar la violencia de género contra las mujeres.

El tercer capítulo describe la estrategia metodológica empleada en el diagnóstico, mientras que en el cuarto se exponen sus resultados, los cuales se nutren tanto de información secundaria como primaria. La información secundaria se basa en estadísticas oficiales, como los registros de llamadas de emergencia e incidencia delictiva; en contraste, la primaria se constituyó a partir de cuatro técnicas: encuesta, entrevista, observación y taller de contramapeo. Esta última es de gran relevancia pues, a través de la voz de las mujeres, se constata la existencia del fenómeno, se conocen sus percepciones y vivencias, y se reconocen las acciones de resistencia que implementan para evitar situaciones de violencia. La complementación de ambas fuentes permitió obtener una visión integral de la problemática.

Por último, el capítulo cinco describe la planificación y ejecución de la estrategia de intervención, determinada a partir de las demandas de las usuarias participantes. Esta estrategia consistió en un proyecto de sensibilización compuesto por tres actividades: un taller implementado en secundarias del municipio, en el que se abordaron los temas de violencia sexual en el transporte público y percepción de inseguridad; la difusión de un cartel con los espacios del miedo; y la entrega de un tríptico con información sobre los servicios de atención ante el fenómeno de la

violencia sexual. Finalmente, se presentan las reflexiones finales y las referencias bibliohemerográficas.

PROBLEMATIZACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

La violencia sexual[1] en el transporte público es un problema social recurrente y normalizado que afecta principalmente a las mujeres. En ese tenor, Rozas y Salazar señalan que:

> El acoso y abuso sexual en los medios de transporte e infraestructura de acceso son todavía poco visibles en la agenda pública latinoamericana. El transporte público es todavía un espacio donde aún no se aborda el acoso y el abuso sexual como una expresión de violencia de género […] (2015: 7-8).

Ante esta necesidad, la apuesta de este proyecto es la caracterización de la violencia sexual en el transporte público de Santiago Tianguistenco, para lo cual, de forma medular, se prestará atención a las prácticas de movilidad cotidiana, a las experiencias de victimización y a la dimensión subjetiva de la percepción del miedo ante la movilidad cotidiana de las mujeres en el transporte público.

La movilidad es un derecho humano y una necesidad, ya que, esta práctica social es obligatoria para acceder a bienes y servicios básicos, como, educación, empleo, salud, entre otros. Analizar este fenómeno es observar "[…] la facilidad con la que las personas realizan sus desplazamientos origen – destino, usando diferentes medios, sean motorizados o no […]" (Morocho, 2022: 16). Por otra parte, la movilidad cotidiana fue pensada por mucho tiempo desde la lógica androcéntrica, en consecuencia, solo fue visible la movilidad laboral, por tal razón, los sistemas de movilidad se trazaron con un "[…] modelo de masculinidad hegemónica, priorizando los desplazamientos lineales por motivo laboral y el vehículo motorizado privado […]" (Ortiz *et al*., 2021: 14-15). Empero, las contribuciones de la geografía feminista[2] en los estudios de movilidad y género evidenciaron que "[…] la movilidad no es una

[1] "Cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad, e integridad física. Es una expresión de abuso de poder, que se puede dar en el espacio público o privado, que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto […]" (Congreso de la Unión, 2007: 5).

[2] "[…] Esta Geografía difiere de los dualismos e identifica las relaciones de poder entre los géneros; asimismo, aborda las distintas problemáticas que atañen a las mujeres, por ejemplo, la violencia, que es consecuencia de las relaciones de poder de la cultura patriarcal y misógina manifiesta en todas las escalas geográficas y en los distintos espacios, tanto en el público como en el privado" (Damián, 2012: 39)

práctica homogénea, no existe una movilidad sino múltiples movilidades, lo que implica que unos se mueven más que otros, de maneras distintas, y que esto responde a diversas variables sociales, culturales, económicas, entre otras […]" (Jirón y Gómez, 2018: 56). Este argumento permite tener como principio que la movilidad y los sistemas de transporte no son neutrales al género, en otros términos, no responden a las necesidades de todas las personas por igual, esto se manifiesta a través de situaciones de desigualdad en el acceso, "[…] pero también se develan en la experiencia misma de la movilidad (el modo en que se vive, percibe y desarrolla dicha práctica) […]" (Jirón y Zunino, 2017: 1).

La información descubierta sobre las diferencias de movilidad entre los sexos es un pilar para visibilizar las desigualdades espaciales[3] entre hombres y mujeres. Por consiguiente, conocer los rasgos que distinguen los patrones de movilidad de ellos y ellas resulta fundamental. Al respecto, "[…] la movilidad masculina se caracteriza por desplazamientos de tipo "pendular", es decir un origen y un destino fijo, generalmente de la casa al trabajo […]" (Pérez, 2019:15). En contraste, los de ellas son "[…] desplazamientos "poligonales", es decir múltiples viajes, con diferentes objetivos entre trayectos […]" (Pérez, 2019: 16). Los hallazgos de Pérez esclarecen las disparidades de género en la movilidad, al respecto puede observarse que los desplazamientos de la población están asociados con la división sexual del trabajo y los roles de género. Por otro lado, la facilidad de movimiento también es diferencial, mientras la gran mayoría de los varones viajan solos, sin cargas y priorizan la rapidez, las mujeres con regularidad van acompañadas por infancias, adultos mayores, o personas con movilidad reducida, lo que limita la elección de cómo moverse, con todo ello, la violencia sexual es un problema típico en sus trayectos, por lo que se ven obligadas a generar estrategias con el fin de esquivar la violencia.

[3] Las desigualdades espaciales se "relacionan con el acceso al espacio-temporal pero también con la experiencia de la exclusión en movilidad. Esto se debe a que la movilidad afecta varios aspectos de la vida cotidiana, en términos de cómo moverse, cómo establecerse o afincarse, que se puede tomar y qué está vedado, quién se puede mover libremente y quién lo hace restringidamente" (Jirón *et al.*, 2010: 33).

En referencia a la oferta de movilidad, se reconoce que el acceso a los diferentes modos de transporte es desigual entre hombres y mujeres, por ejemplo, existe consenso en que "las mujeres tienen un acceso inferior a transporte motorizado privado que sus homólogos masculinos, ya sea en el ámbito urbano o rural […]"[4] (Peters, 2013: 15). El acceso a medios privados como el automóvil o motocicleta es un privilegio, porque implica contar con ingresos considerables para poder costear este modo de transporte, dicho de otra forma, las mujeres en términos económicos enfrentan una notable desventaja.

Luego, la elección modal de transporte de las mujeres corresponde a "[…] utilizar el transporte público y el transporte no motorizado, en particular, caminando […]"[5] (Miralles, Martínez y Marquet, 2015: 3), esto se constata con la información del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en "Latinoamérica y el Caribe, más del 50% de los usuarios de los sistemas de transporte público son las mujeres […]" (2015: 9). Incluso, si las mujeres representan el mayor porcentaje de la población que utiliza este transporte, sus demandas no han sido tomadas en cuenta al momento del diseño y planificación de este espacio público, lo que repercute en sus experiencias de acceso y uso.

Las preocupaciones y necesidades de las usuarias del transporte público son diversas, pues cada una proviene de condiciones demográficas, sociales y culturales distintas. En este sentido, es valioso adoptar un enfoque interseccional, pues así podemos identificar discriminaciones y exclusiones múltiples que atraviesan a las mujeres. Esta aportación teórica es propuesta por Kimberlé Crenshaw (1989) quien explica lo siguiente:

> […] Si bien es cierto que todas las mujeres son de alguna manera sujetas a la discriminación de género, también es cierto que otros factores relacionados con las identidades sociales de las mujeres, tales como la clase, la casta, la raza, el color, el origen étnico, la religión, el origen nacional, la orientación sexual son 'diferencias que marcan la diferencia' en la manera en que los distintos grupos de mujeres

[4] Traducción propia
[5] Traducción propia

> experimentan la discriminación. Estos elementos diferenciales pueden crear problemas y vulnerabilidades que son exclusivos de grupos particulares de mujeres, o que afectan de manera desproporcionada a algunas mujeres con respecto a las demás […] (Crenshaw, 1989: 143)

Continuando con este argumento, es necesario describir algunas de las dificultades que enfrentan los grupos más vulnerables. Por ejemplo, las usuarias que tienen algún tipo de discapacidad (física, sensorial, intelectual o una mezcla de ellas)[6], luchan contra las barreras en el diseño de los autobuses, vehículos, paradas, calles. Además, el trato que reciben de los operadores de transporte no es adecuado, ya que suelen negárseles el servicio. Otro colectivo que enfrenta bastantes discriminaciones es el de las mujeres migrantes y refugiadas. Al respecto, Martínez, Maldonado y Schönsteiner afirman que:

> La información, las señaléticas, el idioma y recorridos de los medios de transporte son una barrera inicial e inmediata para las personas migrantes. A esto se suman otras barreras compartidas con otros grupos vulnerables, como la segregación y la dificultad de asumir los costos de uso de los sistemas de movilidad (2022: 28).

Estos son tan solo algunos casos que ilustran las diferencias en el acceso, el uso y el disfrute del transporte entre las propias mujeres. No obstante, las mujeres comparten algunos temores y desafíos cuando usan el transporte, tales como la escasez de rutas, los horarios de servicio, la tarifa del transporte y, sobre todo, la violencia sexual y la percepción de inseguridad.

La seguridad es prioridad en las movilidades de las mujeres, por esta razón "[…] la calidad o la falta de calidad, de los servicios de transporte, especialmente, la inseguridad y la limitada fiabilidad de los servicios, es un factor importante que incide en la elección de modos y en las decisiones de las mujeres de desplazarse […]" (Jaimurzina *et al.*, 2017: 15). En este sentido, una de las principales preocupaciones de las mujeres durante sus desplazamientos es la violencia de género.

En línea con lo anterior, se requiere poner énfasis en la violencia de género contra las mujeres, una de las violaciones de los derechos humanos más arraigadas

[6] Se nombra a las mujeres por ser la población objetivo, esto significa que también a los hombres los entrecruzan elementos de inequidad social que agravan sus experiencias en sus desplazamientos.

y extendidas en el mundo. Este fenómeno busca preservar las históricas relaciones de poder entre hombres y mujeres con la finalidad de sostener la supremacía masculina; el origen de esta violencia se halla en el sistema patriarcal.

En materia de violencia de género contra las mujeres, México dispone de fuentes de información que permiten conocer el alcance de esta problemática. La Encuesta sobre la Dinámica de las Relaciones de los Hogares (ENDIREH) de 2021 (INEGI, 2022). Da a conocer que, de un total de 50.5 millones de mujeres de 15 años y más, 70.1% han padecido como mínimo una vez un incidente de violencia a lo largo de su vida. Asimismo, reconoce que las tres entidades con mayor prevalencia de violencia de género en el país son: el Estado de México (78.7%), la Ciudad de México (76.2%) y Querétaro (75.2%). Esta encuesta produce datos sobre cinco tipos de violencia contra las mujeres, los cuales son: psicológica, física, patrimonial, económica y sexual[7]. Respecto a esta última, se profundizará a continuación, dado que es de interés primordial para este proyecto.

Se entiende por violencia sexual a:

> Cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad, e integridad física. Es una expresión de abuso de poder, que se puede dar en el espacio público o privado, que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto […] (Congreso de la Unión, 2007: 5).

La violencia sexual se manifiesta a través de diversas conductas, tales como, violación, manoseo, exhibicionismo, trata de personas, hostigamiento y acoso sexual, persuasión para mantener relaciones sexuales, entre otras.

De conformidad con la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVL), las formas o ámbitos de ocurrencia en que se presenta la violencia contra las mujeres se delimitan a partir del vínculo entre la persona agraviada y el victimario, en tal sentido, el ámbito al que corresponde la violencia de género en el espacio público es el comunitario. Un punto por destacar en esta ley

[7] Esta tipología es de acuerdo con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una vida Libre de Violencia (LGAMVL)

es la reforma de enero de 2024, pues se incorporó el artículo 16 Bis. Éste tipifica el acoso sexual en los espacios públicos y es conceptualizado de la siguiente manera:

> Es una forma de violencia que conlleva un abuso de poder respecto de la víctima, sin que medie relación alguna con la persona agresora. Se manifiesta a través de una conducta física o verbal de connotación sexual no consentida ejercida sobre una o varias personas, en espacios y medios de transporte públicos, cuya acción representa una vulneración a los derechos humanos (Congreso de la Unión, 2007: 8).

El reconocimiento de esta conducta en este instrumento jurídico representa un avance notorio, pues hace visible la violencia sexual en los desplazamientos cotidianos de las mujeres. Asimismo, visibilizar este fenómeno obliga a las autoridades a generar políticas públicas, programas y proyectos, así como a asignar presupuesto para su atención y prevención.

Continuando con la medición de la violencia, la ENDIREH 2021 (INEGI, 2022) indica que 23 millones de mujeres de 15 años y más reportaron haber vivido violencia en el ámbito comunitario; la violencia sexual es la de mayor prevalencia en este ámbito, con 42.2%. Sobre los lugares donde ocurre, se distingue que la calle y los parques son en donde más se ejerce, con 64.8%; en segundo lugar, están el autobús y el microbús (13.2%). En lo relacionado con la identificación de las personas agresoras, se descubrió que la mayoría señala como su agresor a un desconocido (72.2%). No obstante, también nombran a conocidos, vecinos, conductores de transporte público y policías. Otro punto que se identificó fue que un 31.7% de las mujeres que experimentaron violencia en el ámbito comunitario no le contó a nadie lo ocurrido.

Por otra parte, estimar la violencia sexual en el sistema de transporte público es un desafío. Pese a eso, hay avances en algunas ciudades. En 2018 se efectuó la *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte público en la Ciudad de México*[8]. Este instrumento es resultado del Programa Insignia Ciudades y Espacios

[8] La encuesta la desarrollaron el gobierno de la Ciudad de México por medio del Instituto de las Mujeres, Estudio Abierto, Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad a.c (EPADEQ) y ONU Mujeres México.

Públicos Seguros para mujeres y niñas[9]. Los hallazgos de esta encuesta indican que el 96.3% de las mujeres encuestadas fueron víctimas, al menos una vez, de algún acto de violencia sexual en el transporte público (Zermeño y Olivares, 2018).

En la misma ruta, pero ahora observando a la entidad mexiquense, se detectó que, en el año 2021, según los datos expuestos en el *Atlas de Género* (Gobierno del Estado de México, 2024), se registraron 78 quejas por actos de violencia en el transporte público. Las conductas consideradas en estos datos son: acoso sexual, agresión física por discriminación y conductas sexuales inapropiadas ejercidas por el operador de transporte; esto último concuerda con los datos de la ENDIREH 2021, dado que algunas mujeres han identificado a estas personas como agresores.

Parafraseando a Gómez, Sandoval y González (2023), las manifestaciones de violencia sexual en el transporte público más habituales son de tipo verbal; entre ellas, se encuentran los comentarios obscenos, los silbidos, las propuestas sexuales, etcétera. Asimismo, se encuentran las conductas no verbales, que comprenden acciones como miradas lascivas o de persecución, y, finalmente, los actos de violencia física, que consisten en agresiones que van de tocamientos a violación.

A continuación, se abordarán las causas que dan lugar a la violencia sexual en el transporte público; entre ellas, los factores socioculturales. Un ejemplo de esto son los valores colectivos nocivos instaurados por el sistema patriarcal, estos preceptos provocan la separación, jerarquización y oposición de los ámbitos público/privado. En otros términos, a las mujeres se les asigna estar y desenvolverse en la esfera privada, mientras que a los varones se les otorga el derecho a participar y dominar lo público. Por consiguiente, la presencia de las mujeres en el espacio público representa una amenaza al orden social establecido, al respecto, algunos hombres usan la violencia como medio para obligar a las mujeres a permanecer en el espacio privado.

[9] Es un programa realizado por ONU Mujeres en 2008 que tiene por objetivo prevenir y responder las situaciones de violencia que experimentan las mujeres en las ciudades, para lograr ello se han impulsado buenas prácticas como campañas de comunicación que tiene el fin de prevenir el acoso sexual en los espacios públicos.

Además de la dicotomía público/privado, existen prejuicios y estigmas sociales que naturalizan la violencia machista. En este tenor, la Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) de 2022 (INEGI, 2023) señala que el 11.0% de la población de 18 años y más está de acuerdo con la idea de que las mujeres son violadas porque provocan a los hombres. Esta afirmación refleja la persistencia de creencias misóginas que responsabilizan a las mujeres de agresiones cuya responsabilidad corresponde exclusivamente a quienes las ejercen y, al mismo tiempo, contribuyen a justificar a las personas agresoras bajo la idea de que son incapaces de controlar sus impulsos sexuales.

Aparte de esto, la planificación y el diseño del transporte público juegan un papel determinante, ya que la integración de este espacio facilita las agresiones. Esto se observa en el desabasto de unidades, el deterioro de la infraestructura en paraderos y bases, y la falta de alumbrado público. Del mismo modo, las personas que trabajan ofreciendo este servicio carecen de capacitación en perspectiva de género y de protocolos claros de actuación ante situaciones de violencia, lo que limita su capacidad de respuesta ante estos hechos. A ello se suma que el sector sigue siendo predominantemente masculinizado[10], con una escasa participación de las mujeres como operadoras, lo que también influye en la reproducción de prácticas que pueden invisibilizar o minimizar la violencia de género. En conjunto, estos factores configuran un entorno que no solo permite, sino que también agudiza la violencia contra las mujeres en el transporte público.

Otra cuestión que debe abordarse es la percepción de inseguridad. Sobre ello, la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) informa que, en marzo de 2024, 69.2% de las mujeres manifestaron sentir miedo en el transporte público; en contraste, el 57.2% de los varones expresaron tener inseguridad en este espacio. Prácticamente hay una diferencia de más de diez puntos porcentuales entre mujeres y hombres. Si se profundiza en los temores de las personas, se sabe que “siete de cada diez mujeres tienen miedo a ser agredidas sexualmente al usar

[10] Cuando se habla de un sector masculinizado, se hace referencia a un ámbito laboral en el que la fuerza de trabajo está integrada predominantemente por hombres.

el transporte público y ocho de cada diez hombres dijeron no sentir este tipo de miedo […]" (Zermeño y Plácido, 2009 en Soto y Castro, 2017: 211). Los miedos, entonces, difieren entre hombres y mujeres.

En esta línea argumentativa, un elemento que intensifica la percepción de inseguridad en el transporte público es la "aglomeración", es decir, la congestión de personas en los medios de transporte. Este factor propicia dos problemas, el primero tiene que ver con la escasa visibilidad, pues al estar demasiadas personas en un mismo espacio es difícil observar el exterior, y el segundo es la "invasión proxémica indeseada" (Lindón, 2019). Lo anterior figura como una situación de riesgo potencial, dado que es fácil tocar los cuerpos de las mujeres. Esto incide en "[…] la definición de dónde sentarse, preferir irse de pie o sentada, o dejar pasar el metro o el pesero y esperar el siguiente siempre y cuando "venga más desocupado" (Soto, 2012: 157). Otro componente que alimenta el sentimiento de inseguridad de las mujeres en sus trayectos es el ruido, puesto que, "[…] implica la imposibilidad de ser oídas en caso de encontrarse en una situación de acoso […]" (Soto, 2023: 34), pues al haber música con alto volumen, voceadores de transporte o calles de circulación rápida y ruidosa, ser escuchadas se vuelve un reto.

Ferniza y Soto (2021) realizaron una indagación en la zona metropolitana de Monterrey sobre los patrones de ocupación de las mujeres en las unidades de transporte público. Sobre esto, hallaron que ellas deciden sentarse principalmente en las primeras filas o cerca de la puerta trasera. También se descubrió que la última fila de asientos corresponde a la zona que no ocuparían. La explicación que ofrecieron respecto a este punto fue que se sentían más inseguras en estos asientos debido a que son lugares con dificultad para salir o, en su caso, había reducida visibilidad y por estas razones les daba miedo ocupar este espacio. Los resultados de las investigadoras permitieron confirmar que "[…] dentro del accionar del género femenino en la elección del asiento de la unidad de transporte colectivo, el miedo y la violencia de género son factores determinantes […]" (2021: 105).

A partir de lo anterior, es posible analizar las consecuencias de la percepción del miedo y de la violencia sexual en las movilidades cotidianas de las mujeres. El

principal impacto es la movilidad restringida. Esto significa que la percepción y la victimización "[…] condicionan las opciones de transporte a las que acceden". Así, es frecuente modificar itinerarios, recorridos y horarios en la ciudad. Estos ajustes implican, en la práctica, la búsqueda de alternativas de rutas o trayectos más largos y costosos […]" (Soto, 2017: 135). Aparte de las afectaciones en tiempo y dinero, la salud física y mental de las mujeres se ve gravemente dañada por la violencia, pues, como lo explica Soto, si bien los tránsitos son efímeros, "[…] cada trayecto puede dejar huellas que no son fugaces ni transitorias, sino permanentes en los cuerpos y en las emociones de las mujeres" (2017: 134). Todo esto muestra que hay una vulneración de los derechos humanos de ellas, tales como el derecho a vivir una vida libre de violencia, al libre tránsito, al derecho a la ciudad, a la autonomía, a la libertad, por mencionar algunos.

En consideración a lo declarado en este documento, la problemática de género a atender es la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público de Santiago Tianguistenco, ya que se considera relevante realizar este análisis a escala municipal, información que hasta el momento no se cuenta.

Según datos del *Atlas del género* (Gobierno del Estado de México, 2024), en Tianguistenco se contabilizaron 41 carpetas de investigación por delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual en 2022. Por otra parte, no hubo quejas de acoso sexual, agresiones físicas por discriminación ni conductas sexuales inapropiadas en el transporte público de esta localidad. En la plataforma se cuenta con información referente a si se han llevado a cabo o no operativos de transporte público con perspectiva de género. Sobre eso, se reveló que en Santiago no se ha efectuado esta acción desde al menos 2019, 2020 y 2021.

Con el propósito de complementar la información institucional, se recuperan los hallazgos del diagnóstico de Robles (2023) sobre el acoso sexual en Santiago Tianguistenco[11]. Los resultados de este estudio permiten identificar las diferencias

[11]Esta investigación corresponde al proyecto terminal titulado *Campaña de difusión para la prevención de la violencia sexual en el transporte público colectivo de Santiago, Tianguistenco*, elaborado por Vanessa Robles Romero para la Especialidad en Género, Violencia y Políticas Públicas de la Universidad Autónoma del Estado de México.

entre los registros oficiales y las experiencias de violencia sexual reportadas por las encuestadas en sus prácticas de movilidad.

Los resultados de dicho diagnóstico[12] muestran que el transporte público constituye el principal medio de transporte de las mujeres, siendo el taxi y el camión[13] los medios más utilizados. Asimismo, se identificó que el transporte público, la calle y el tianguis son los espacios donde las mujeres reportan los niveles más altos de percepción de inseguridad. En este contexto, el estudio encontró que ocho de cada diez mujeres habían experimentado al menos un incidente de violencia sexual. Si bien estas agresiones ocurrían en distintos espacios públicos, el transporte público se identificó como uno de los entornos en los que la violencia se manifestaba con mayor intensidad. Los testimonios recabados dan cuenta de experiencias que abarcan desde miradas lascivas, silbidos e insinuaciones hasta tocamientos y violaciones. Pese a ello, únicamente el 20 % de las mujeres que habían vivido estas violencias presentó una denuncia (Robles, 2023). A partir de lo expuesto, se comprende que la violencia contra las mujeres es un asunto que requiere atención inmediata, pues constituye un obstáculo para la igualdad sustantiva.

[12] La población total del diagnóstico fue de 45 personas, en tanto a la metodología, se decidió utilizar una de tipo cialitativo, para ello se emplearon cuatro técnicas: encuesta, entrevista semiestructurada, grupo focal y observación directa.
[13] En este trabajo, los términos "camión" y "microbús" se utilizan como sinónimos.

JUSTIFICACIÓN

La violencia de género contra las mujeres es un problema grave y complejo que ha sido ampliamente estudiado en la agenda de investigación feminista, en especial las manifestaciones que ocurren en el ámbito privado. Las violencias ejercidas en la esfera pública han sido objeto de estudio recientemente, por lo que resulta oportuno y relevante indagar sobre estas conductas. Por ejemplo, el tema de interés de esta investigación: la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público.

Investigar e incidir en este tópico es apremiante, dado que, "[…] la violencia en el transporte tiene un alto nivel de ocurrencia y significa una grave manifestación de la discriminación de género […]" (ONU Habitat, 2015: 36). El impacto de esta problemática se expresa en la violación "[…] del derecho de las mujeres a vivir la ciudad, tiene repercusiones en la dinámica de movilidad de las mujeres, en la calidad de vida, en las oportunidades de desarrollo profesional, social y laboral a las que puedan acceder […]" (Zermeño y Plácido, 2009: 58). La violencia sexual contra las mujeres en el contexto del transporte es una expresión de poder que se utiliza para controlar la participación de las mujeres en la vida pública.

Por otra parte, la caracterización de este fenómeno es un reto, debido a que, "[…] en México, la información que se ha recopilado sobre el acoso y la violencia sexual en los espacios públicos, y en particular sobre el transporte, es dispersa y débil […]" (ONU Mujeres, 2019: 22). La producción de estos datos proviene de ciudades grandes como, Guadalajara, Nuevo León, Ciudad de México[14], por mencionar algunas. En la entidad mexiquense Romero (2024) realizó una investigación acerca de agresiones sexuales durante el uso del transporte público en estudiantes de nivel superior de la zona oriente del Estado de México, encuestó a 383 personas, las mujeres conformaron 90.1% de la población encuestada[15] de las cuales 65.2% expresó haber sufrido una agresión sexual durante sus viajes en

[14] ONU Mujeres junto con gobiernos locales han impulsado diagnósticos sobre esta problemática dado que efectúan el Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas
[15] La población encuestada se conformó de mujeres y hombres estudiantes de nivel superior, es decir, la población no proviene de una universidad en específico.

el transporte, en referencia a la denuncia de esta violencia se encontró que es muy reducida, pues solo 7.9% presentaron una denuncia formal.

En lo concerniente a la respuesta institucional adoptada para resolver este fenómeno, se han incentivado acciones como "[…] evitar el hacinamiento en los medios de transporte masivos mediante la disposición de vagones, rutas y horarios exclusivos para mujeres […]" (Soto, 2017: 138). Con otras palabras, se han impulsado acciones afirmativas en las políticas de transporte. En 2002, el gobierno de la Ciudad de México "[…] decidió asignar dos vagones de cada tren del metro como exclusivos para mujeres, y en 2008 la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) del gobierno local creó la línea Atenea, la cual cuenta con autobuses exclusivos para mujeres […]" (Dunckel, 2013: 150).

A partir de lo anterior, resulta prioritario explorar la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público de Santiago Tianguistenco, ya que ello permitirá generar información básica que contribuya a visibilizar este fenómeno. Asimismo, los hallazgos podrían servir de referente para el desarrollo de proyectos en otras localidades y para la posterior creación de una estrategia de intervención orientada a garantizar a las mujeres el ejercicio de su derecho a vivir una vida libre de violencia en sus prácticas de movilidad cotidiana.

OBJETIVOS

Objetivo general:

Caracterizar, de manera cuantitativa y cualitativa, la violencia sexual ejercida contra las mujeres de 14 años o más en el transporte público de Santiago Tianguistenco, Estado de México, con la finalidad de diseñar e implementar un proyecto social que responda a las necesidades identificadas por las usuarias durante el periodo 2025-2026.

Objetivos específicos:

- Diagnosticar la violencia sexual hacia las mujeres de 14 años y más en el transporte público prioritariamente en los microbuses y los taxis colectivos de Santiago Tianguistenco
- Recabar información sobre las prácticas de movilidad cotidiana de las y los usuarios del transporte público, con el fin de entender las diferencias de género en los desplazamientos de ellas y ellos.
- Reconocer qué medio de transporte y qué rutas perciben como más inseguras las mujeres de 14 años y más.
- Obtener información sobre la percepción de seguridad e inseguridad de las personas usuarias del transporte público, con el propósito de identificar los factores socioespaciales vinculados al miedo.
- Distinguir cuáles son los microespacios del miedo en la infraestructura de acceso.
- Conocer cuáles son las estrategias que emplean las mujeres para mantenerse seguras en sus trayectos cotidianos.
- Identificar aliados para el desarrollo del proyecto social

De este modo, en el siguiente apartado se desarrollan los principales conceptos que servirán de base para el análisis de la información planteada.

CAPÍTULO 1. MARCO CONCEPTUAL

Esta sección está reservada para analizar los principales referentes teóricos y conceptuales que fundamentan este proyecto. La estructura del apartado se compone de cinco categorías de análisis básicas para el estudio, comenzando por el género, ya que este elemento estará incluido de forma transversal en la investigación, después se abordarán la violencia sexual, la movilidad cotidiana, el transporte público y finalmente la percepción de inseguridad.

1.1. GÉNERO COMO CATEGORÍA ANALÍTICA

El género es la contribución teórica-científica fundada en los feminismos. Las mujeres cuestionaron los privilegios de los varones y denunciaron que la subordinación a la que estaban sometidas no era natural, sino que provenía de la construcción sociocultural.

De acuerdo con Marcela Lagarde el género es "[…] una construcción simbólica y contiene el conjunto de atributos asignados a las personas a partir de su sexo […]" (1996: 12). Esto significa que cada sociedad impone un modo de vida a la población según lo que conciban como hombre o mujer y a cada uno o una le consignan deberes, cualidades, espacios o en su caso prohibiciones o libertades.

En esta línea, Scott (1996) conceptualiza al género como "[…] un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen a los sexos y el género es una forma primaria de relaciones significantes de poder […]" (1996: 32). Este planteamiento revela que las relaciones humanas están construidas con base en un ordenamiento de género que produce relaciones desiguales, es decir, hay una jerarquía que coloca a los varones en posiciones de poder y a las mujeres en estado de dominación.

Luego, cuando el género se pensó como herramienta política (Serret, 2008) desencadenó lo que conocemos como **perspectiva de género** que es un "[…] punto de vista, a partir del cual se visibilizan los distintos fenómenos de la realidad (científica, académica, social y política), que tiene en cuenta las implicaciones y efectos de las relaciones sociales de poder entre los géneros" (Serret, 2008: 15). Pensar un problema con enfoque de género es "visibilizar a las mujeres, sus

actividades, sus vidas, sus espacios y la forma en que contribuyen a la creación de la realidad social" (Serret, 2008: 65). En este sentido, la perspectiva de género valora y presenta las contribuciones de las mujeres en todos los ámbitos. Esta visión permite poner en el centro a las mujeres y ver sus problemas actuales y antiguos desde otro ángulo, contemplándolas siempre a ellas y a sus necesidades, así como las exigencias de otros grupos desfavorecidos.

Esta categoría de análisis es transversal en vista de que, "el género, como dimensión social, está presente de alguna manera en todas o casi todas las relaciones y los procesos sociales y en todos, o casi todos, los objetivos socialmente construidos y existentes" (De Barbieri, 1996: 16). De ahí que sea necesario observar la movilidad cotidiana, la violencia sexual y la percepción de inseguridad desde la mirada de género.

1.2. VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: TIPOLOGÍA, CAUSAS Y EFECTOS

Para entender la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público es imperativo abordar el significado de **violencia de género,** la cual está fundada en un "[…] orden social que beneficia a los hombres y privilegia lo masculino en detrimento de las mujeres y lo femenino, que produce y reproduce la opresión, la desigualdad, los estereotipos […]" (Castro, 2012: 26). Acorde con Mena y Munévar la violencia de género es:

> […] Una expresión de la violencia estructural porque altera la supervivencia, el bienestar, la identidad o la libertad, generando situaciones de peligro físico y emocional para las mujeres, provocando altas tasas de morbi mortalidad femenina y perpetuando las condiciones de legitimación de género derivadas de la organización social-política-económica (2009: 361).

Teniendo en cuenta lo anterior, la violencia de género es un problema de salud pública que debe ser atendido con urgencia, ya que pone en riesgo la vida y la salud de las mujeres.

Se ha comprobado que en el "[…] mundo entero la violencia de género tiene un impacto mayor sobre mujeres que sobre hombres, tanto en lo público como en

lo privado […]" (Zermeño y Plácido, 2009: 12). Concretamente, las mujeres no están seguras en ningún espacio; además, enfrentan diferentes tipos de violencia de género como: violencia física, económica, patrimonial, psicológica y sexual.

La violencia de género que es objeto de interés para este proyecto es la **violencia sexual que experimentan las mujeres en el transporte público**, por consiguiente, es indispensable saber cuáles son sus características, su tipología, sus causas y consecuencias. En atención a ello, a continuación, se describirá cada uno de estos elementos.

Para los fines de esta investigación se retomará la definición de violencia sexual propuesta por la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVL):

> Cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad, e integridad física. Es una expresión de abuso de poder, que se puede dar en el espacio público o privado, que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto […] (Congreso de la Unión, 2007: 5).

Con el propósito de tener más claridad respecto a este fenómeno, se retoma el planteamiento de ONU MUJERES que define la violencia sexual de la siguiente forma:

> Cualquier acto sexual cometido contra la voluntad de otra persona, ya sea en el caso de que la víctima no dé el consentimiento o cuando no se puede dar consentimiento porque la persona es un niño o una niña, tiene una discapacidad mental, o está gravemente intoxicada o inconsciente como resultado de alcohol o drogas. Eso abarca tanto el acoso sexual como otras formas de agresión sexual, como el intento de violación. En los espacios públicos la forma de violencia sexual que ocurre con más frecuencia es el acoso sexual pero no es la única forma. Pueden ocurrir abusos sexuales, violaciones, explotación sexual, prostitución forzada y feminicidios (ONU MUJERES, 2011 en Soto, 2019: 13).

Un punto para destacar de este concepto es la importancia que le da a la figura del consentimiento, pues hace visible la violencia a la que hacen frente grupos vulnerables como las infancias y las personas con alguna condición de

discapacidad. Además, advierte que existen diferentes delitos de naturaleza sexual, lo que da pauta para abordar el siguiente elemento: la tipificación de este fenómeno.

La socióloga Patricia Gaytán en su libro *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico* "trata de dar cuenta de las formas que adopta el acoso en los lugares públicos[16] en la Ciudad de México y los significados que le otorgan tanto hombres como mujeres […]" (2009: 22). La definición de **acoso sexual** que propone es la siguiente:

> El acoso sexual consiste en una o varias interacciones focalizadas cuyos marcos y significados tienen un contenido alusivo a la sexualidad, en la que la actuación de al menos uno de los participantes puede consistir en aproximaciones sexuales indirectas (empleo de símbolos, mensajes escritos, silbidos a distancia, material pornográfico), soborno sexual, acercamientos, miradas, susurros y contactos físicos o proposiciones y comentarios sexuales que no son autorizados ni correspondidos, generan un entorno social hostil y tienen consecuencias negativas para quien las recibe […] (Gaytán, 2009: 53).

Para Gaytán, el acoso sexual en el espacio público se clasifica en cinco categorías: acoso expresivo, acoso verbal, persecución, acoso físico y exhibicionismo.

a) Acoso expresivo

Esta forma de acoso se caracteriza por manifestarse a través del lenguaje no verbal, es decir, se emite con miradas lascivas, gestos, posición corporal o sonidos como, gemidos, silbidos, entre otros. Gaytán señala que las mujeres, cuando viven esta violencia, refieren que experimentan una especie de "presentimiento", la explicación que ella da sobre esto es que "[…] en realidad lo que ocurre es una lectura inmediata de las señales que emiten los acosadores voluntaria o involuntariamente" (2009: 144).

[16] El acoso que ella observa es el ejercido por hombres hacia mujeres.

b) Acoso verbal

Comentarios sexuales, “piropos” obscenos, insultos, o burlas son algunos de los actos más comunes de esta forma de acoso. Los mensajes que ellas reciben son alusivos a partes de su cuerpo o a la forma en que visten.

Los dos tipos de acoso expuestos hasta ahora son los más normalizados y tolerados por la sociedad; por ello, esta violencia se subestima por parte de sus víctimas y de quienes la presencian.

c) Persecución

Por lo general, las persecuciones inician con acoso verbal mediante la insistencia en entablar una conversación, asimismo, el acosador busca tener una proximidad física mayor con la víctima. Cuando a las mujeres las siguen en sus trayectos, les ocasionan graves episodios de ansiedad, porque temen que el victimario ubique su domicilio o lugar de trabajo; es decir, “el acceso a información personal significa para la persona acosada el riesgo de un acoso sistemático y permanente […]” (Gaytán, 2009: 178). Por tal motivo, las mujeres deciden no llegar a sus destinos para evitar ser ubicadas.

d) Acoso físico

Esta forma de acoso “[…] está constituido por todas las formas intencionales en las que un hombre toca el cuerpo de una mujer (o viceversa) sin su autorización en un lugar público […]” (Gaytán, 2009: 170). Las “partes del cuerpo de las mujeres que son agredidas con estos contactos son preferentemente las nalgas, las caderas, los órganos sexuales externos y los senos […]” (Gaytán, 2009: 170). La autora enfatiza que “los medios de transporte público son especialmente lugares en los que ocurre el acoso físico: el cautiverio en el que viajan los pasajeros les impide, en medio de una saturación del espacio, cambiarse de lugar y abandonar el transporte […]” (2009: 171). En otros términos, el factor de aglomeración en las unidades de transporte es aprovechado por algunos varones para tocar a las mujeres; de igual forma, se valen de la multitud para pasar desapercibidos. La vergüenza es una emoción común entre las mujeres cuando experimentan este acoso.

e) Exhibicionismo

Consiste en mostrar los órganos sexuales, puede ir acompañado de masturbación y eyaculación. Una de sus particularidades es que se realiza de forma individual. En referencia a los espacios donde más se presenta, se sabe que "los rincones en los transportes públicos, la oscuridad y las zonas apartadas son las más aptas para realizar esta clase de actos […]" (Gaytán, 2009: 184).

La clasificación de Gaytán pone al descubierto distintos factores socioespaciales que favorecen este delito, tales como la aglomeración, la falta de iluminación o la cultura machista, entre otros. Es clave tener presente que los tipos de acoso sexual en los espacios públicos se pueden manifestar al mismo tiempo, no son excluyentes.

Por otra parte, el enfoque jurídico clasifica la violencia sexual como delito. De acuerdo con el *Código Penal del Estado de México*, en su apartado de delitos contra la libertad sexual, se reconocen cinco conductas: hostigamiento y acoso sexual, abuso sexual, estupro, y violación. En el cuadro siguiente se describen tres de estos delitos[17].

Cuadro 1. Delitos que atenta contra la libertad sexual

DELITO	DESCRIPCIÓN	PENA
ACOSO SEXUAL	**Artículo 269 Bis[18].** "Comete el delito de acoso sexual quien con fines de lujuria asedie reiteradamente a cualquier persona sin su consentimiento, en lugares públicos, en instalaciones o vehículos destinados al transporte público de pasajeros"	"un año a cuatro años de prisión y de cien a trescientos días de multa. Si el pasivo del delito fuera menor de edad o persona que no tenga la capacidad para comprender el significado del hecho o de resistirlo, la pena se incrementará en un tercio"

[17] Se omite la descripción de hostigamiento sexual y estupro, dado que sus características no encuadran con el objeto de estudio, aunque sean delitos sexuales.
[18] La explicación de acoso sexual en el artículo es extensa, aborda diferentes variantes, por tanto, se decide extraer solo la parte que está vinculada con el objeto de estudio.

	(LIII Legislatura del Estado de México, 2000: 92).	(LIII Legislatura del Estado de México, 2000: 93).
ABUSO SEXUAL	**Artículo 270** "Quien ejecute en una persona un acto erótico o sexual sin su consentimiento y sin el propósito de llegar a la cópula o a quien lo realice en su presencia o haga ejecutarlo para sí o en otra persona" (LIII Legislatura del Estado de México, 2000: 93).	De dos a cuatro años de prisión y de doscientos a cuatrocientos días de multa.
VIOLACIÓN	**Artículo 273:** "al que por medio de la violencia física o moral tenga cópula con una persona sin la voluntad de ésta" (LIII Legislatura del Estado de México, 2000: 94).	De diez a veinte años de prisión, y de doscientos a dos mil días de multa.

Fuente: elaboración propia con base en el Código Penal del Estado de México

La violencia sexual contra las mujeres es un problema reconocido legalmente. No obstante, el acceso a la justicia es un derecho poco consolidado por diversos motivos; entre ellos, la falta de perspectiva de género en las autoridades que trabajan en el sistema de procuración de justicia (policías, ministerio público, fiscalías, *etc.*). Aunado a ello, la cifra negra de los delitos sexuales se agrava. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) (INEGI, 2024) estima que, a nivel nacional en 2023, la cifra negra del delito de violación corresponde a 83.8% y la de hostigamiento o intimidación sexual es de 96.8%, esto significa que no es común que se denuncien estos delitos o que se concrete una carpeta de investigación. Las tres razones más mencionadas por las víctimas para no denunciar son: pérdida de tiempo (34.4%), desconfianza en la

autoridad (12.7%) y trámites largos y difíciles (9.8%). En este escenario, es indispensable mejorar el proceso de procuración de justicia para garantizar a las mujeres el acceso a este derecho.

Con respecto al perfil de las mujeres más afectadas por la violencia sexual, la ENDIREH de 2021 informa que la prevalencia de violencia sexual es mayor entre mujeres de 15 a 24 años (42.0%), seguidas por las de 25 a 34 años (32.0%). Los datos de violencia sexual son superiores en las mujeres urbanas que en las rurales (26.2% y 13.6%, respectivamente)[19]. Respecto a esto último, es importante señalar que las mujeres rurales no están estáticas en sus territorios, ellas se mueven a las ciudades por distintos propósitos, por lo que es posible que ellas experimenten esta violencia más de lo que los registros han detectado. En lo concerniente al análisis por escolaridad se identificó que, las mujeres que cuentan con educación media superior y superior son las que tienen los registros más elevados en todos los tipos de violencia. En contraste, la prevalencia más baja la presentan las mujeres sin escolaridad; sin embargo, debe advertirse que aquellas que tienen acceso a la educación formal disponen de más herramientas para identificar las violencias. En términos de situación conyugal, las mujeres solteras son las más vulneradas en la violencia sexual con 39.1%[20].

En 2019 ONU Mujeres realizó el *Diagnóstico sobre acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte púbico: área metropolitana de Monterrey*. En esta investigación las y los participantes reconocen que las mujeres más perjudicadas por estos delitos son las que "se ven en la necesidad de utilizar con mayor frecuencia el transporte público en los horarios de mayor saturación y que viven en la zona periférica […]" (2019: 27), como ejemplo nombran a las empleadas domésticas, obreras industriales, o a las estudiantes.

[19]Cecilia Morocho realizó una investigación sobre las condiciones de movilidad de las mujeres en la cabecera cantonal de Sígsig-Azuay en 2022, esta es una comunidad rural ubicada en Ecuador, en tal sentido, sus resultados revelan una mala calidad del transporte, además, se hace visible que las mujeres sufren violencia sexual en los espacios públicos, pero explica que el problema está menos presente en este territorio que en las ciudades por lo pequeño que es el cantón, de igual forma, los habitantes se conocen y eso hace que no se presente en mayor proporción.
[20] El periodo de referencia de esta información corresponde a los últimos doce meses.

Para cerrar con este punto, Jaimurzina, Muñoz y Pérez (2017) explican que "[…] la agresión y el acoso sexual en el transporte son un problema que afecta principalmente a mujeres adolescentes y jóvenes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y estratos bajos, que usan diariamente los medios de transporte público […]" (2017: 15).

Concerniente a la caracterización de los agresores sexuales, se ha llegado a la conclusión a partir de diversas investigaciones que no existe un perfil especifico, puesto que el acoso sexual en el transporte público tiene la peculiaridad del anonimato "[…] pocas veces se presta la atención suficiente de percatarse quien fue el agresor o los agresores, que edad tendrían, y que ocupación realizan […]" (Tovar, 2012: 55). No obstante, hay personas que han sido identificadas con mayor facilidad por la actividad que realizan como operadores del transporte, o los policías.

La violencia sexual ejercida a mujeres en el transporte público es un problema multicausal[21]. Los parámetros instaurados por el patriarcado han situado la diferencia sexual como base de las relaciones de dominación, presentadas como "naturales". La dominación masculina es una causa central de la violencia sexual, ya que "[…] el acoso sexual no siempre tiene por objeto la posesión sexual que parece perseguir exclusivamente. La realidad es que tiende a la posesión sin más, mera afirmación de la dominación en su estado puro" (Bourdieu, 1998: 19).

En este orden de ideas, el objetivo de los hombres cuando agreden sexualmente a las mujeres en el espacio público es mostrar su "virilidad" y reafirmarse ante otros hombres para poder tener "[…] pertenencia al grupo de los «hombres auténticos»" (Bourdieu, 1998: 40).

Otra causa es la educación machista; esta es imprescindible, "[…] en la reproducción de la violencia en contra de las mujeres y las niñas. Con base en los privilegios masculinos sostenidos por la visión patriarcal dominante, la cultura y la educación machistas naturalizan, justifican y reproducen estas formas de violencia […]" (ONU Mujeres, 2019: 36).

[21] En el apartado de problematización se aborda una parte de estas causas.

La cultura machista hace que las mujeres sean vistas como objetos sexuales, "[…] la mujer al ser sexualizada es construida al servicio del hombre. La pasividad y la objetivación sexual son características fundamentales de la mujer como víctima […]" (Coral, 2010: 388). Esta visión, justifica, promueve y normaliza la violencia sexual en el transporte público, dado que los cuerpos de las mujeres son percibidos como cuerpos para los demás.

Para cerrar con las causas, es indispensable señalar que el sistema de transporte público tiene una cultura hipermasculina, (Dunckel, 2013); por tanto, este espacio es dirigido, pensado y regulado por y para los hombres. Los problemas de las mujeres, como la violencia sexual, no son parte de los intereses de este sector, lo que se refleja en la falta de prevención y atención de dicho fenómeno.

El acoso y otras formas de violencia sexual en el transporte público también afectan a las mujeres en su salud física. Se ha identificado que ellas sufren lesiones como rasguños, mordidas, contagio de alguna enfermedad de transmisión sexual, tal como el VIH, la sífilis, la gonorrea, etcétera, o la preocupación por un posible embarazo (Tovar, 2012).

Esta violencia se presenta de forma sorpresiva. En consecuencia, las víctimas sienten que "[…] han perdido el control del ambiente, se tiene la impresión de perder la autodeterminación. De esta forma se generan sentimientos de inseguridad que muchas veces las llevan a paralizarse […]" (García, 1998 en Gaytán, 2009: 197). La pérdida de control imposibilita a las mujeres para reaccionar lo que las coloca en una posición de mayor vulnerabilidad, siendo esta una consecuencia grave a nivel psicológico. Otros efectos en la salud mental son las emociones que experimentan durante y después de la agresión, tales como estrés, angustia, culpabilidad, por mencionar algunas.

En lo social, las mujeres modifican sus hábitos de uso del espacio público, su forma de vestir, ajustan sus metas profesionales, personales, económicas, es decir, las mujeres se restringen social y espacialmente para evitar la violencia.

1.3. PRÁCTICAS DE MOVILIDAD COTIDIANA

La movilidad se distingue clásicamente en dos tipos "la migración y la circulación, caracterizándose la primera por una modificación permanente o semi-permanente del lugar de residencia y la segunda se refiere a desplazamientos cortos, reiterativos o cíclicos […]" (Zelinsky, 1971: 225-226). Para esta investigación se pondrá atención en la **circulación o movilidad cotidiana** la cual es "[…] un factor determinante en la estructuración de las interacciones población-territorio" (Cerón, 2018: 17). Esto significa que las personas se desplazan en el espacio público de un punto a otro para cubrir diferentes necesidades, y esta movilidad puede ser por medios propios o utilizando algún otro tipo de transporte.

Los estudios de movilidad y transporte por mucho tiempo definieron a la primera desde una óptica simplista pues era entendida como el "[…] conjunto de los viajes que realiza la población en un lapso de 24 horas en un medio de transporte […]" (CDHDF, 2013: 12). Esta perspectiva centró la atención en los sistemas de transporte e invisibilizó las experiencias de desplazamiento de las personas. No obstante, actualmente se reconoce un cambio de paradigma en torno a la movilidad, como se observa en las siguientes conceptualizaciones:

Para Duque la movilidad es "el derecho al libre desplazamiento en condiciones, óptimas, de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura […]" (2007: 170).

Continuando con esta visión, la movilidad desde la perspectiva de derechos humanos se entiende como:

> […] El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad[22] de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo (CDHDF, 2013:34).

[22] El sistema integral de movilidad es el "conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio" (CDHDF,2013: 34).

Así, las definiciones citadas ponen al centro de la reflexión el derecho a la libre circulación de las personas, enuncian los motivos de estos desplazamientos, revelan la necesidad de contar con infraestructura para facilitar dichos desplazamientos y señalan que la construcción de los medios de transporte debe concebirse con conciencia ecológica.

La movilidad cotidiana juega un papel trascendental en la calidad de vida de las personas, si esta se desarrolla libre y segura, facilita el acceso a otros derechos, pero si está restringida, violenta la vida de las personas. Considerando lo anterior, es preciso señalar que la forma en que las personas se desplazan por la ciudad es distinta y particular para cada individuo/a.

El análisis de la movilidad con perspectiva de género muestra que "[…] procesos de movilidad urbana son heterogéneos y desiguales […]" (Soto, 2017: 127). Además, indica que las "[…] movilidades diferenciadas se entienden como prácticas sociales que no son neutras, sino que ocurren en el marco de relaciones de poder […]" (Jirón y Gómez, 2018: 56). En este sentido, la posibilidad de moverse o no, y el cómo se realiza este desplazamiento, están vinculados con quién ostenta el poder y quién no.

El enfoque de género dejó al descubierto que existen diferencias en las pautas de movilidad de hombres y mujeres; esto se puede observar en el tipo, el tiempo y los propósitos de viaje, así como en los modos y medios de transporte que utilizan unos y otras. En el cuadro siguiente se presentan las características generales de los patrones de viaje de mujeres y hombres, la información fue recabada de tres investigaciones efectuadas en países de la región de América Latina en el periodo de 2017 – 2022.

Cuadro 2. Patrones de movilidad (América Latina, 2017 – 2022)

CARACTERÍSTICAS	MUJERES	HOMBRES
TIPO DE VIAJE	Poligonal	Pendular

PROPÓSITO DE VIAJE	Variados, responden a tareas de cuidados, laborales y de estudio	Particularmente por trabajo
MODO DE TRANSPORTE	Principalmente: • Transporte público • Caminando	Principalmente: • Transporte privado motorizado.
DISTANCIA	Trayectos concentrados, de corta a mediana distancia, frecuentemente cerca del hogar.	Distancias medianas a largas.
PARADAS	Múltiples paradas durante el trayecto.	Viajes directos o con paradas limitadas, van de un punto a otro
HORARIOS	Diversos.	Durante las horas de mayor congestión

Fuente: elaboración propia con base en Jaimurzina *et al.* (2017), Morocho (2022), y Ortiz *et al*. (2021).

Comprender cómo, cuándo y dónde se desplazan las personas posibilita observar las diferencias y desigualdades en los trayectos. Al respecto en la Encuesta Origen – Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) de 2017 (INEGI, 2017) se detectaron notables diferencias en la forma en que hombres y mujeres se desplazan por la ciudad. En primer lugar, de los 15.6 millones de personas que se mueven por esta zona, 51% son mujeres y 49% hombres. Relativo a los propósitos de viaje se precisa que regresar al hogar, ir al trabajo e ir a estudiar son los más comunes (47.3%, 22.0% y 11.9% respectivamente). En relación con los propósitos de viaje según sexo, se observa que, salir por motivos de trabajo es mayor en los varones (28.9%) que en las mujeres (22.0%), mientras que, salir para ir de compras (bienes y servicios), es una actividad que efectúan más las mujeres con 6.5%, en contraste los hombres solo 3.5%. Para cerrar con este punto, salir para llevar o recoger a alguien también es una actividad que realizan más las mujeres con 10.2%, los hombres solo salen para esta actividad un 2.7%, esto permite decir que las mujeres se encargan en mayor medida del cuidado de otras personas. Por otro lado, en la encuesta se logra ver que las mujeres realizan un 16% más viajes que los hombres, pero estos son de corta duración.

La elección de los modos y medios de transporte es diferencial por sexo: "[…] las mujeres son las principales usuarias de transporte público, caminan más que los hombres y utilizan menos automóvil, motocicleta y la bicicleta […]" (Jaimurzina *et al.*, 2017: 17). Las mujeres caminan más porque sus destinos habitualmente están cerca de su casa; esto reduce su distancia de vida[23]. Las opciones de trabajo remunerado, escuelas, así como el acceso a espacios de esparcimiento son más limitados en el caso de las mujeres puesto que les es más difícil desplazarse a otros territorios por el tiempo del que disponen, los ingresos, las tareas que hacen, entre otros factores, lo que se traduce en posibilidades limitadas de desarrollo personal, profesional, etcétera.

En referencia a los horarios en que realizan los desplazamientos se ha identificado que las mujeres "reducen sustancialmente su movilidad en horas nocturnas en contraste con los varones" (Ortiz *et al*., 2021: 18). Ellas evitan salir por la noche, esta es una táctica de autocuidado, dado que en el discurso colectivo las mujeres deben ser prudentes y no exponerse a los peligros de la noche o bien deben salir acompañadas por un hombre. Este tipo de estrategias que disminuyen su movilidad no dan cuenta de su derecho a usar la ciudad, "[…] la forma más extrema de evitación es la reclusión hogareña, que en ocasiones llega a limitar la participación social, la recreación e incluso en algunos casos abandonar el trabajo o los estudios" (Soto, 2023: 29).

En esta línea, se reconoce que las mujeres "[…] tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo […]" (Ortiz *et al*., 2021: 15). Morocho señala que las mujeres se "[…] superponen a dos funciones la doméstica y la laboral, y suponen dos formas de desplazamiento en la ciudad […]" (Morocho, 2022: 27). Las mujeres al responder a las labores reproductivas dentro del hogar y fuera

[23] El espacio de vida es "[…] la proporción del territorio donde el individuo efectúa sus actividades cotidianas" (Courgeau, 1998 en Cerón, 2018: 7).

de este, efectúan la mayor parte de los viajes relacionados a la movilidad del cuidado, la cual es entendida de la siguiente forma:

> Incluye todos los viajes realizados para llevar a cabo las tareas cotidianas para esos propósitos, incluyendo el acompañar a menores al colegio, a actividades extraescolares o a practicar deporte; hacer la compra; hacer recados, tanto en oficinas públicas como privadas; visitar o acompañar familiares enfermos y ancianos, *etc*. (Sánchez, 2009 en Sánchez y Zucchini, 2020: 91).

La movilidad para realizar actividades de cuidado es difícil de llevar a cabo porque la ciudad "[…] está construida sobre la base de la separación entre actividades de producción, de manera que áreas residenciales, lugares de trabajo, zonas comerciales y de servicios se localizan diferencialmente en el espacio […]" (Molina, 2006: 14). En consecuencia, las mujeres tienen que articular un plan para desplazarse rápido, económico y seguro por todos esos espacios cumpliendo diferentes tareas.

En este orden, Álvarez (2023) expone que la vulnerabilidad en la movilidad cotidiana de las mujeres está conectada a dos situaciones principales: la primera se refiere a las tareas de cuidado, pues complejizan sus trayectos, y la segunda, apunta a la violencia sexual que experimentan los cuerpos de las mujeres al ser cosificados y sexualizados en su tránsito por los espacios públicos. En este sentido, se ha documentado que "el miedo a la violencia es uno de los factores que mayor influencia tienen en la movilidad urbana de las mujeres […]" (Soto, 2017: 128).

A partir de lo analizado hasta ahora, se entiende que la movilidad es una práctica heterogénea. En este sentido, moverse o no, así como la facilidad o dificultad con que se ejecuta esta práctica, están vinculados al sexo, la edad, el estrato socioeconómico, *etc*. Continuando con este argumento, entre las mujeres se reconoce que existen vastas diferencias, por ejemplo: "[…] las mujeres en zonas rurales sufren una falta de sistemas de transporte para satisfacer sus necesidades de subsistencia, y a la vez son excluidas de los servicios económicos y sociales […]"

(Morocho, 2022: 30). Las desigualdades territoriales inciden fuertemente en la movilidad de las mujeres rurales. Otro colectivo que enfrenta mayores dificultades para ejercer su movilidad son las mujeres con discapacidad motriz, pues, cuando salen tienen "[…] riesgos de vivir un accidente en la calle por la falta de un buen diseño en las rampas […]" (Damián, 2020: 140). Las opciones de transporte son pocas y los costos altos, lo que en muchas ocasiones se traduce en la inmovilidad de ellas; en tal sentido, "[…] el movimiento debe entenderse como una fuente de estatus, de poder, en el que inciden factores que llevan a que algunos se muevan, mientras que otros se quedan inmóviles […]" (García e Icazuriaga, 2023: 105). Como en el caso de las mujeres con discapacidad que no cuentan con recursos ni con las condiciones para salir libremente y realizar cualquier actividad que deseen.

La invisibilidad de las mujeres en las prácticas de movilidad "[…] ha producido barrios, calles, transportes y servicios inapropiados para sus necesidades […]" (Soto y Castro, 2017: 204). Esto se comprueba en el análisis de patrones de movilidad, por tanto, es indispensable incluir la perspectiva de género en las políticas de movilidad, para avanzar en tres ámbitos:

> […] Primero, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; segundo, ampliar el concepto de seguridad en la movilidad atendiendo las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y tercero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad […] (Ortiz *et al*., 2021: 14).

Finalmente, la perspectiva de género se presenta como una oportunidad para que las políticas de movilidad y transporte experimenten un cambio positivo. De esta forma, se puede lograr que esta práctica social se realice en igualdad de condiciones, favoreciendo así un horizonte de libertades para las mujeres y su movilidad.

1.4. TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es el modo de transporte[24] más utilizado en las ciudades latinoamericanas (Hidalgo *et al*., 2019). Este se define como el "servicio de desplazamiento y movilidad brindado por el Estado, que cumple un importante papel económico y social en el desarrollo de las ciudades, y es atravesado por los ejes de sustentabilidad y cuidado del medio ambiente […]" (Cabrera, 2019: 63).

En este orden, el transporte público de personas pasajeras también se puede entender como el:

> Medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos (LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 10).

Este servicio público es uno de los modos de transporte más sostenibles, ya que satisface la necesidad de movilidad de un gran número de personas, lo que reduce el uso de transporte privado y, por ende, disminuye las emisiones de gases contaminantes. Además, sirve para conectar a la población con servicios esenciales como, la atención a la salud, la educación o bien acceder a oportunidades laborales y de recreación.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios establece, en su artículo 87, que el servicio público de transporte se clasifica en servicio público de transporte de pasajeros y en servicio público de transporte de carga. El de nuestro interés es el primero, que se divide en: masivo de alta capacidad, colectivo de mediana capacidad, colectivo de baja capacidad, individual, individual asociado a plataformas electrónicas centralizadas y mototaxi o bicitaxi (LXI Legislatura del Estado de México, 2024). Los vehículos, tarifas y la organización son diferenciales en cada uno.

[24] El transporte se refiere al "medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías" LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 10). Hay transporte privado y transporte público, siendo este último el objeto de interés.

Existen distintos medios de transporte público, entre ellos el microbús, el trolebús, los tranvías, el metro y el taxi, por mencionar algunos. Cada uno tiene sus especificidades en términos de capacidad y velocidad; es decir, cada medio de transporte se diferencia por el número de usuarios/as que puede transportar y por la velocidad con la que puede operar. También se distingue por sus características técnicas y operativas. Por ejemplo, los autobuses o microbuses son "sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual. Utilizan motores de combustión y con energía fósil (gasolina)" (Cruz, 2018: 59). En contraste, el metro es un "ferrocarril subterráneo de carácter urbano y metropolitano, con infraestructura de soporte exclusiva; posee una mayor capacidad de transporte que el tranvía y menor que el tren de cercanías. Constituye el modo de transporte de mayor utilización en muchas ciudades grandes" (Cruz, 2018: 59). Los medios de transporte público dan solución a las necesidades de desplazamiento de millones de personas, aunque en el discurso son accesibles para todas y todos, la realidad es otra, en ciudades pequeñas o medianas las opciones son limitadas, además los costos de estos son distintos, por ende, los más económicos son los de mayor demanda en consecuencia se saturan.

Luego, es indispensable señalar que "[…] los principios tradicionales de planeación de transporte tienden a homogeneizar a los usuarios […]" (Oviedo y Urbano, 2019: 19). En otros términos, el sistema de transporte público responde a las necesidades de "[…] hombres en edad laboral, con capacidad media de pago y con habilidades físicas y cognitivas completas […]" (Oviedo y Urbano, 2019: 19). La planificación, el diseño, la construcción y la organización de este espacio público excluye a diversos grupos de personas ya sea por su estrato socioeconómico, género, edad, capacidades físicas o cognitivas, *etc*., por tanto, el acceso, uso y apropiación de este es diferencial entre la población.

Lo anterior se conecta con la calidad del servicio de transporte público, que abarca indicadores cualitativos y cuantitativos, tales como: tiempo de transportación, frecuencia de paso, accesibilidad, limpieza, confort de la unidad y manejo y atención del conductor (LXI Legislatura del Estado de México, 2024).

En ese marco Jorge Alberto Cruz realizó un diagnóstico del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Toluca-Metepec, línea ATR[25], sus resultados advierten que "[…] no hay planeación de la ruta analizada, hay duplicidad y congestión vial, los transportistas no respetan la ubicación oficial de paradas, las unidades son obsoletas y el servicio es ineficiente y deficiente […]" (2018: 53). De igual forma señala que, el autobús tiene una menor aceptación social en comparación con otros medios debido a la mala calidad que brinda, dos elementos que indica son "[…] problemas de puntualidad y variabilidad en el tiempo de los recorridos […]" (Cruz, 2018: 67). Las y los usuarios que participaron en esta investigación proponen para mejorar el transporte público la "[…] ordenación de rutas con 22%, paradas en lugares correspondientes con un 18%, actualización de flotilla con 13%, seguridad del camión y un costo accesible con 11%" (Cruz, 2018: 65).

En este sentido, se debe tener en cuenta que los tiempos de viaje excesivos a bajas velocidades, las unidades en malas condiciones físicas y mecánicas, los niveles deficientes de seguridad para los pasajeros, la irresponsabilidad de los conductores al conducir las unidades, etcétera. (Romero y Cruz, 2018) son algunas de las consecuencias de la mala planificación del transporte público. La calidad del transporte público es quizás uno de los puntos más importantes para este proyecto, puesto que la mala organización y la deficiente aplicación de la norma, entre otros factores, favorecen problemas graves en este espacio, como la violencia. En suma, la mala calidad de este servicio ocasiona que las personas cambien este medio por uno privado, principalmente el automóvil, lo que tiene como consecuencia una mayor congestión vial, niveles de contaminación más altos, entre otras.

Referente a la regulación del servicio público de transporte las autoridades en materia de movilidad son: la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado, la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Desarrollo Urbano e Infraestructura, la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, la Secretaría de las Mujeres, la Secretaría de Finanzas, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Medio

[25] Acrónimo de Autotransportes Toluca Capultitlán Triángulo Rojo S.A. de C.V

Ambiente y Desarrollo Sostenible, organismos autónomos (como la Fiscalía General de Justicia del Estado de México y la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México), y los gobiernos municipales. Todas las autoridades mencionadas tienen atribuciones puntuales, esto con la finalidad de garantizar a las y los mexiquenses un transporte eficiente y de calidad.

Entre las atribuciones de estas autoridades se encuentran planear, regular, orientar y supervisar la prestación del servicio público de transporte. La autoridad encargada de dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios es la persona Titular del Poder Ejecutivo del Estado. En tanto, la Secretaría de Movilidad tiene la responsabilidad de cumplir y hacer cumplir dicha ley, además, establece las tarifas de transporte público; asimismo, fija las infracciones y la aplicación de sanciones, estas últimas en coordinación con la Secretaría de Seguridad. En el caso de la Secretaría de las Mujeres, tiene la función de capacitar a las y los responsables en materia de género para diseñar, operar y evaluar el Sistema Integral de Movilidad. Por otra parte, la Secretaría de Seguridad es la encargada de realizar operativos de alcoholimetría; además, como se mencionó antes, aplica sanciones a conductores por violaciones a las normas de tránsito (LXI Legislatura del Estado de México, 2024). Se enumeran estas atribuciones para ofrecer una visión general de las responsabilidades de dichas autoridades.

Luego, en lo referente a los derechos de las personas operadoras del transporte público, se centran en gozar de un ambiente de trabajo sano, donde sean respetadas por las personas usuarias, los supervisores y los empleadores, además, deben tener prestaciones laborales dignas. En cuanto a sus obligaciones, ellos deben cumplir con requisitos básicos como tener licencia vigente para conducir, asistir a capacitaciones o cursos que brinda la Secretaría de Movilidad, abstenerse de manejar cuando estén impedidos por una situación de salud, no conducir bajo el influjo de alcohol o drogas, y no hacer uso del teléfono durante la prestación del servicio.

En párrafos previos se observa que la mala calidad del servicio de transporte está estrechamente ligada al actuar de los conductores, pues en muchas ocasiones no cumplen con sus obligaciones. De acuerdo con el Reglamento de Tránsito del Estado de México, los agentes de tránsito tienen la facultad de realizar operativos para verificar que las y los operadores de transporte público cuenten con licencia vigente, que no estén bajo el influjo de alcohol o drogas durante la prestación del servicio y que sus unidades de transporte estén en óptimas condiciones, por mencionar algunas. En caso de infringir las normas, las infracciones pueden ir desde una multa hasta la suspensión de la licencia de conducir o la retirada del permiso para la concesión. En la problematización de género se explicó que en Tianguistenco no se han realizado operativos en el transporte público, lo que significa que la ley es "letra muerta", pues su aplicabilidad está lejos de cumplirse.

Por otro lado, las personas usuarias de este modo de transporte tienen derecho a "recibir un servicio de transporte público de calidad, moderno, que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa" (LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 45). De manera específica, la Ley decreta que las y los usuarios tienen derecho a "realizar los recorridos y desplazamientos de forma segura y libres de acoso y/o agresión" (LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 45). En este instrumento se declara la trascendencia de disponer de espacios inclusivos que cubran las necesidades de grupos vulnerables (personas con discapacidad, personas adultas mayores, *etc.*). También se establece la obligación de ofrecer tarifas preferenciales a los grupos mencionados. Entre las obligaciones de las y los usuarios está respetar los espacios asignados a personas de grupos vulnerables, guardar orden y compostura en las instalaciones del sistema de transporte público; en caso de llevar animales de compañía, deberán utilizar transportadoras, con excepción de los animales de asistencia y/o terapéuticos para personas con discapacidad o con prescripción médica.

Está claro que los derechos y obligaciones de las personas usuarias, así como de los operadores del transporte, están reconocidos en la ley; no obstante, en la práctica difícilmente se cumplen. Llama la atención que se reconoce como

derecho de las y los usuarios desplazarse de forma segura y libre de acoso; no obstante, en la revisión documental que hasta ahora se ha realizado se constata que las mujeres sufren violencia sexual durante sus viajes en transporte público.

Para cerrar, en materia legal, las concesiones[26] se regulan en el capítulo tercero del ordenamiento jurídico, donde se instituye que;

> El otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público se hará preferentemente por corredores de autobuses de alta y mediana capacidad, atendiendo la movilidad de altos volúmenes de demanda en la Entidad, bajo el criterio de que la prestación de los servicios de transporte es de utilidad pública e interés general, por lo que los concursos y asignaciones estarán en todo momento supeditadas a la garantía efectiva de los derechos de las personas usuarias previstos en la Ley (LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 55).

En el Estado de México, el transporte público es un servicio que no "[…] es administrado por el Estado ni ofrece precios subsidiados; asimismo, los trabajadores carecen de seguridad social y de prestaciones" (Aldana, 2014 en Cruz, 2018: 67). En otras palabras, el transporte público en la entidad está concesionado, lo que hace que sea visto más como un negocio que como un derecho.

En lo relativo a la regulación del transporte, es necesario puntualizar que dentro de la ley existen ambigüedades, sobre todo en las funciones compartidas entre la Secretaría de Movilidad y la de seguridad como en el tema de aplicación de sanciones. En suma, las atribuciones de los gobiernos municipales carecen de especificidad.

En resumen, comprender la operatividad del transporte público implica considerar cuestiones técnicas, sociales y espaciales en las que intervienen diversos factores y actores para su funcionamiento. De acuerdo con lo revisado, el servicio carece de la calidad y la cobertura necesarias; además, opera con frecuencia sin los permisos oficiales ni los seguros de las personas pasajeras. Al no

[26] Una concesión es el "acto administrativo por el cual la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Secretaría de Movilidad, autoriza a sociedades mercantiles mexicanas, constituidas como sociedades anónimas de capital variable, para prestar un servicio público de transporte, en los términos y condiciones que la propia ley y su reglamentación señala" (LXI Legislatura del Estado de México, 2024: 4).

ser un espacio libre de violencia ni contar con personal capacitado, el reto principal consiste en hacer efectiva la ley para garantizar un transporte seguro, accesible y sostenible.

El "[…] transporte público expresa y contiene relaciones sociales que refuerzan y reproducen desigualdades de género (entre otras), y no solo es un medio técnico ni neutral […]" (Pereyra *et al*., 2018: 92). En consecuencia, como se ha explicado en apartados anteriores, en este espacio se producen hechos violentos, entre ellos delitos como el robo o el asalto[27]. Las mujeres en este espacio público son víctimas de delitos como el acoso sexual, el abuso sexual y la violación en las unidades de transporte y en la infraestructura de acceso. Por ejemplo, los resultados del diagnóstico de violencia contra las mujeres en el transporte público de Jalisco mostraron que las usuarias han sido objeto de piropos o frases de carácter sexual, insultos, toqueteos, humillaciones, proposiciones sexuales, y violación (Gobierno del Estado de Jalisco, 2015).

Concerniente al perfil de las y los usuarios del transporte público, Patricio Rozas y Liliana Salazar, en su estudio *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente* (Rozas y Salazar, 2015), reúne información de cuatro áreas metropolitanas de Latinoamérica: Bogotá, Ciudad de México[28], Lima, y Santiago, acerca de las características de los actos de violencia sexual en los medios de transporte público a partir de investigaciones realizadas en cada país. En este sentido, en el cuadro siguiente expongo las conclusiones respecto a la caracterización de las y los usuarios del transporte público de las áreas metropolitanas estudiadas.

[27] En la ENVIPE 2023 (INEGI, 2024), se detectó que en 2023 hubo un total de 6526 robos o asaltos en la calle o en transporte público por cada 100 000 habitantes.
[28] La investigación que retoma Rozas y Salazar para dar cuenta de la violencia sexual en el transporte público de la Ciudad de México es la *Encuesta sobre violencia sexual en el Transporte Público de la Ciudad de México* en los CETRAMS Indios Verdes, Pantitlán, y Taxqueña, investigación realizada por Zermeño y Plácido (2009).

Cuadro 3. Perfil de las y los usuarios del transporte público

CARACTERÍSTICA	RESULTADO
SEXO	Más del 50% de las personas usuarias del transporte público son mujeres
EDAD	15 a 50 años
NIVEL SOCIOECONÓMICO	Estratos medios y medios bajos
NIVEL EDUCACIONAL	Personas que terminaron la enseñanza escolar básica
OCUPACIÓN	Estudiantes o empleados/as

Fuente: elaboración propia con base en Rozas y Salazar (2015).

Regresando al problema de la violencia sexual ejercida a las mujeres en el transporte público, es indispensable señalar que tiene severas consecuencias, las cuales poco a poco se han ido visibilizando, teniendo como resultado el reconocimiento de estas conductas en instrumentos jurídicos, como se ha dicho anteriormente. De acuerdo con Soto y Castro (2017), las leyes han permitido ver al transporte público como un "[…] espacio de violencia y de intervención de políticas de género […]" (2017: 209). Esto es decisivo porque,

> […] Hay un reconocimiento mundial de la necesidad de planificar y diseñar espacios públicos que sean seguros para las mujeres y niñas, ya que la inseguridad ha sido identificada como una de las principales razones por la cual evitan los espacios públicos, en particular los sistemas de transporte (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015: 23).

En México se han creado programas, proyectos, y políticas públicas que tienen por objeto, combatir la violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público. ONU Mujeres y el Gobierno de la Ciudad de México (CDMX), en 2017, difundieron la campaña de comunicación #NoEsDeHombres, que se ejecutó en dos fases. La primera, consistió en subir videos a redes sociales que confrontaban la normalización de la violencia sexual, mostrando en los materiales visuales casos donde los hombres sufrían de acoso con la intención de llevarlos a reflexionar sobre cómo las mujeres viven cotidianamente estos hechos. En la segunda fase se colocaron carteles en el Metro de la CDMX con fotos de hombres haciendo gesticulaciones alusivas al acoso, acompañadas de frases como: "Este es el morbo

con el que miran a tu hermana todos los días. La violencia sexual es un delito; te pueden llevar a la cárcel. Respeta". Estas imágenes también se difundieron en espacios publicitarios. La evaluación poscampaña demostró que fue favorable, pues las personas identificaron con mayor facilidad los diferentes tipos de violencia sexual, es decir, se visibilizó el problema[29].

En 2010 se creó el programa "Viajemos Seguras" en la Ciudad de México, este fue desarrollado para disminuir la percepción de inseguridad, así como la violencia contra las mujeres en el transporte público. Entre sus acciones principales destacaron la instalación de módulos de atención y denuncia para víctimas de abuso sexual, la segregación por sexo en servicios como el metro, Metrobús, trolebús, y tren ligero, así como la creación de la línea de autobuses (ATENEA). Complementariamente, se capacitó al personal del sistema de transporte y se lanzaron campañas de prevención dirigidas a usuarios/as (Soto *et al.*, 2017).

La política pública de transporte exclusivo para mujeres es polémica. En concreto, hay quienes piensan que la segregación de género aumenta la brecha entre hombres y mujeres. Más que una política paliativa, la alta prevalencia de la violencia sexual en los sistemas de transporte obliga a recurrir a políticas afirmativas, que por el momento resultan útiles. Para Dunckel "[…] el transporte rosa es un momento icónico en la historia urbana, donde las mujeres están feminizando el espacio urbano, reconstruyendo la ciudad para sí mismas" (2013: 175).

En la entidad mexiquense, la Secretaría de Movilidad creó recientemente el *Plan Colibrí,* la prioridad de este es "construir un modelo de movilidad que sea seguro, eficaz y, sobre todo, digno para todos los mexiquenses […]" (Gobierno del Estado de México, 2024: 2). El propósito es garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la ciudad[30]. Consta de 100 compromisos para transformar la movilidad

[29]Aunque la campaña mostró resultados positivos, es necesario problematizar que en el segundo ejercicio se reproduce un discurso donde el respeto hacia las mujeres se condiciona a sus vínculos familiares (madre, hermana o pareja), sin reconocerlas como sujetas de derechos.
[30] El derecho a la ciudad "[…] implica reconstruir el espacio cotidiano para que cubra las necesidades del más pequeño al mayor, hombre o mujer, de actividad y sociabilidad […]" y requiere de: accesibilidad, autonomía, sociabilidad, y habitabilidad (Fuentes y Peña, 2011: 39-40).

de la entidad, los cuales se agrupan en diez ejes. Para lograrlo, se deben coordinar los sectores público, social y privado (Gobierno del Estado de México, 2024).

En general, las estrategias planteadas en este programa están encaminadas a ampliar las opciones de transporte, promover una movilidad más sostenible mediante la mejora de la infraestructura vial y la creación de ciclovías. También se plantea fortalecer la comunicación con la ciudadanía para atender solicitudes, quejas o sugerencias mediante el uso de tecnologías.

Este trabajo se vincula principalmente con el Eje 9: Perspectiva de género e interseccionalidad de las personas. Dicho eje se integra por 8 compromisos, a continuación, se enuncian los más significativos para fines de la investigación:

Compromiso 90: "elaborar diagnóstico y atender el grado de incidencia de delitos de violencia de género en la infraestructura vial y en el transporte público" (Gobierno del Estado de México, 2024: 34).

Compromiso 91: "armonizar e implementar políticas integrales para prevenir y responder eficazmente al acoso sexual y otras formas de violencia contra mujeres, niñas y niños en la red de movilidad" (Gobierno del Estado de México, 2024: 34).

Compromiso 93[31]: "capacitar a las personas operadoras para facilitar que las víctimas de violencia de género sean canalizadas para su atención. Incrementar el número de operadoras en la flota del transporte público en el Estado de México" (Gobierno del Estado de México, 2024: 35).

Como puede observarse, se trata de una estrategia ambiciosa, que, de implementarse adecuadamente, podría representar un avance notorio en materia de movilidad en el Estado de México, mejorando la calidad de vida de la población.

En el marco de esta política, durante mayo y junio de 2025, el gobierno estatal puso en marcha el programa "Nos Movemos Seguras", que incluye una campaña de sensibilización e información, así como el *Protocolo de actuación para atender casos de acoso sexual en el Transporte Público del Estado de México*[32].

[31] En este documento no se expone cómo se llevarán a cabo estos compromisos, sin embargo, en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, así como, en el Plan de Desarrollo del Estado de México si se menciona información general de esto.
[32] Publicado el 28 de mayo de 2025 en la Gaceta del Gobierno del Estado de México

Este protocolo plantea el problema del acoso sexual en el transporte público, además, incluye un mapeo de los actores involucrados en su implementación, establece el marco normativo, explica los derechos de las mujeres víctimas de acoso sexual y define las responsabilidades de cada actor ante una situación de violencia sexual ocurrida en el transporte público. Su objetivo general es:

> Contribuir a la reducción de la incidencia del acoso sexual en el transporte público de la entidad y los espacios que lo componen, mediante la ejecución de acciones coordinadas orientadas a garantizar un entorno seguro y libre de violencia para las niñas, adolescentes y mujeres en su diversidad (Gobierno del Estado de México, 2025: 84).

El protocolo está dirigido a:

- Personal del servicio público estatal y municipal cuyas funciones se vinculen con la atención, la prevención y la sanción de la violencia contra las mujeres en el transporte público.
- Personal administrativo y operativo del transporte público en la entidad mexiquense
- Mujeres usuarias del transporte público
- Personas generadoras de violencia sexual en el transporte público (Gobierno del Estado de México, 2025).

De manera general, establece acciones orientadas a salvaguardar la integridad de la persona que ha sido agredida sexualmente, tales como brindar auxilio a la víctima, reportar al 9-1-1, evitar subir a personas en estado de ebriedad, brindar una descripción detallada de las características físicas de la persona agresora, e informar sobre la ubicación y la hora del hecho.

En el caso del personal del servicio público, se establece como responsabilidad brindar acompañamiento a la víctima en su proceso de acceso a la justicia, lo cual incluye servicios de atención psicológica, asesoría jurídica y trabajo social, entre otras acciones.

Tanto el Plan Colibrí como el programa “Nos Movemos Seguras”, son políticas públicas que están encaminadas a generar un transporte público accesible

y seguro. No obstante, aún persisten desafíos significativos. Uno de los principales es romper con la naturalización de la violencia, ya que en muchas ocasiones el acoso sexual es tolerado, minimizado o normalizado, lo que dificulta su denuncia. Si no se reporta por parte de la víctima, un testigo o un operador, el protocolo no se activa, pues el problema no siempre es identificado aun cuando se haga una campaña de sensibilización e información, la concientización es difícil y es un punto crítico que sí o sí se tiene que mejorar para realmente hacer un cambio.

Aunado a ello, es imperativo señalar que este desafío se agudiza por el centralismo institucional, que ha provocado que los protocolos se diseñen pensando principalmente en zonas urbanas, omitiendo las realidades rurales y periurbanas. Bajo esta lógica, la falta de perspectiva territorial aumenta las desigualdades, pues se asume que la capacidad operativa y los recursos del servicio público son iguales en todos los territorios, lo cual es erróneo. Además, en este contexto, la cercanía social es mayor; el hecho de que las personas se conozcan entre sí se convierte en una barrera crítica para la denuncia, ya que el temor a represalias o al estigma social podría inhibir la intervención de la ciudadanía.

Finalmente, es importante reconocer que la asignación de responsabilidad en un documento no garantiza, por sí misma, su cumplimiento. La brecha entre el diseño y la implementación efectiva de los protocolos ha sido evidente en experiencias previas. Aun así, no debe desestimarse el avance que representa el reconocimiento del acoso sexual como un problema público que requiere atención urgente y articulada.

A modo de conclusión, el transporte público es un servicio indispensable para la movilidad de las mujeres y representa una alternativa de transporte más sostenible. En este sentido, el gobierno, las empresas y la población deben trabajar de forma conjunta para mejorar la calidad del servicio y garantizar que se cumplan las necesidades de todas las personas usuarias.

1.5. PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DEL RIESGO EN LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES

Desde diversos campos de estudio, se ha buscado conceptualizar y explicar la dimensión subjetiva de la percepción del miedo. La sociología, la geografía, la criminología, y la seguridad ciudadana son algunos ejemplos de las disciplinas que se han fijado este objetivo (Triada, 2021; Vilalta, 2010; Jasso, 2013). Para abordar este fenómeno se han propuesto múltiples términos, entre ellos percepción de inseguridad, sensación de inseguridad, miedo al delito (Triada, 2021), por dar algunos ejemplos. Todos estos se refieren a la parte subjetiva de la inseguridad, es decir, a las percepciones y emociones que las personas experimentan respecto a ser víctimas de una agresión.

Para Vilalta, la percepción de inseguridad se define como "[…] la perturbación angustiosa del ánimo que se deriva de la diferencia entre el riesgo percibido de ser víctima de un crimen y la victimización de un hecho" (2010: 8).

Desde otra perspectiva, la percepción de inseguridad se entiende como un problema público (Jasso, 2013), pues vulnera la calidad de vida de las personas. Esta problemática lleva a las personas a modificar sus hábitos para evitar la violencia, inhibe las relaciones comunitarias y afecta la salud de la población. Hay quienes sostienen que este fenómeno es más grave que la criminalidad (Robles, 2014), ya que afecta a cualquier persona que se sienta vulnerable ante un peligro y no solo a quienes han sido víctimas de un ilícito.

En México, el instrumento central para medir la percepción de inseguridad es la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). A partir de 2011, dicha encuesta se realiza anualmente. En la última actualización se informa que en el periodo de marzo-abril de 2024 el 73.6% de la población de 18 años y más consideró que vivir en su estado era inseguro a causa de la delincuencia. En contraste, en la escala municipal, la percepción de inseguridad es de 62.5%; esto significa que la población se siente más segura en su entorno inmediato que en el estado en el que residen. Los tres espacios públicos considerados como más inseguros son: el cajero automático en la vía pública

(75.6%), el transporte público (63.5%) y la calle (61.8%). A nivel nacional, el 41.3% de la ciudadanía se siente insegura al caminar sola/o por la noche en los alrededores de su casa. En lo que respecta a las preocupaciones de las y los mexicanos, se estima que a nivel nacional el 60.7% de la población considera que la inseguridad es el problema más grave del país (INEGI, 2024). Estos resultados evidencian, de manera general, la percepción de inseguridad de las y los mexicanos, por lo que constituyen una base para la creación de políticas públicas en materia de seguridad. Sin embargo, se debe tener presente que los datos son concretos y, por ello, carecen de profundidad; por lo tanto, es importante complementarlos con información cualitativa, a fin de lograr r un entendimiento completo del fenómeno.

Continuando en esta línea, pero en el transporte público, en 2021 Yasmín Hernández realizó una investigación sobre la percepción de inseguridad en el transporte público con el estudiantado del Centro Universitario UAEM Zumpango de la Universidad Autónoma del Estado de México. Los resultados arrojaron que las y los estudiantes consideran que la inseguridad es un problema que los aqueja día con día. La autora analizó la percepción de inseguridad en cuatro medios de transporte: el autobús, la combi, el microbús y el taxi, en ese orden. Las y los estudiantes los catalogan de más a menos inseguros. Hernández propone que el taxi tiene una mejor valoración, debido a que las y los estudiantes usan este medio para realizar trayectos cortos, lo que impacta en la duración del viaje. Además, algunos/as estudiantes comparten este medio de transporte con otros compañeros, lo que genera confianza entre las y los usuarios. En lo referente a las diferencias de percepción de inseguridad entre hombres y mujeres, la autora concluye que “[…] el sexo sigue siendo un factor determinante en la percepción de inseguridad en el transporte público […]” (2021: 44), siendo las mujeres las más afectadas.

La percepción de inseguridad en el transporte público está vinculada con “[…] condiciones ambientales como la congestión de usuarios, el acceso deficiente al transporte público y el deterioro de las instalaciones configuran condiciones específicas donde la amenaza al espacio corporal es una experiencia persistente

[…]" (Rozas y Salazar, 2015 en Soto, 2023: 21). En otras palabras, los factores físicos de infraestructura en el transporte público son algunos de los elementos que estimulan la sensación de inseguridad en las y los usuarios.

Siguiendo con el punto anterior, se expondrán otros componentes que propician el miedo. En los estudios criminológicos hay cinco teorías que explican la percepción de inseguridad, en ellas se describen factores clave que favorecen este fenómeno. Estas teorías son: incivilidad, victimización, vulnerabilidad física, social, y redes sociales (Vilalta, 2012). La teoría de incivilidad (Hunter, 1978), se refiere a que "[…] la población residente en áreas con señales de desorden social y/o deterioro físico reportará mayores niveles de sensación de inseguridad […]" (Vilalta, 2012: 9). Esta teoría centra su atención en elementos físicos como el deterioro de la infraestructura, espacios abandonados con basura. Asimismo, señala que, si en una zona hay venta de drogas o consumo de alcohol en las calles, la percepción de inseguridad de la ciudadanía aumenta. La teoría de victimización (Garofalo, 1979), postula que "[…] las víctimas de un delito sufren de mayores niveles de inseguridad frente a aquellos que no han tenido tal experiencia de victimización […]" (Vilalta, 2012: 11). Por otra parte, la teoría de vulnerabilidad física expone que el temor al delito "[…] depende de la capacidad percibida de las personas para protegerse a sí mismas […]" (Triada, 2021: 170). En este sentido, se asocia que las mujeres, las personas con alguna condición de discapacidad, los adultos mayores perciben niveles de miedo mayor que otros colectivos, se puede pensar que este miedo a ser agredidos/as se origina por el imaginario social de fortaleza y debilidad, es decir, existe una constante en el discurso colectivo respecto a pensar en las mujeres, infancias, personas mayores como débiles e incapaces de defenderse contrario a los varones a quienes se les concibe como personas fuertes que saben responder al peligro. En la teoría de vulneración social, se entiende que las personas de estratos socioeconómicos bajos perciben niveles más altos de inseguridad, dado que carecen de recursos para prevenir el delito o recuperarse de él. La teoría de las redes sociales propone que, si la ciudadanía goza de redes comunitarias sólidas,

se siente más segura que la que no tiene una red de apoyo en sus comunidades (Vilalta, 2012).

Estas teorías proponen que hay grupos específicos que experimentan niveles más altos de percepción del miedo; por tanto, se debe observar este fenómeno desde enfoques de género e interseccionales.

En tal sentido, el análisis de la sensación de inseguridad con enfoque de género ha develado que la percepción de inseguridad es diferencial e impacta de formas distintas a hombres y mujeres. En ese marco, se sabe que los niveles de temor son mayores en las mujeres que en los hombres (Soto, 2023; Dammert, 2007). Esto se constata con la información de la ENVIPE 2024 (INEGI, 2024), la cual advierte que la percepción de inseguridad de las mujeres de 18 años y más respecto a la situación actual sobre la inseguridad pública en su estado corresponde a 77.3%. En el caso de los hombres, su percepción fue de 69.3%, hay una diferencia de género de al menos ocho puntos porcentuales, lo que confirma que ellas sienten más temor.

En referencia a la distinción de los temores entre hombres y mujeres vinculados con la inseguridad en el espacio público, se ha identificado que "[…] para los delitos contra la persona (violación, homicidio, lesiones) las mujeres reportan mayores niveles de miedo, pero para el caso de los delitos contra la propiedad (robo, extorsión, fraude), los hombres son los que reportan un mayor grado de miedo […]" (Robles, 2014: 88).

Dando continuidad a la búsqueda de comprensión a por qué las mujeres experimentan mayor miedo a la violencia sexual en los espacios públicos entre ellos el transporte, se puede dar como primera respuesta que;

> El miedo como experiencia vivida es un proceso acumulativo, es decir, no es el resultado de un evento aislado de violencia sexual. Si consideramos que las primeras experiencias de acoso sexual se dan a muy corta edad, la construcción social del miedo se va desarrollando a lo largo del tiempo y en variadas situaciones personales y sociales […] (Soto, 2023: 36)

Esta explicación se vincula con la teoría de la victimización, ya que se entiende que las mujeres experimentan un mayor miedo a la violencia sexual en sus

prácticas de movilidad cotidiana porque han sido víctimas de esta desde niñas; es decir, ya han sido agredidas sexualmente, lo que las mantiene alerta.

Otra de las causas que originan que las mujeres experimenten más sensación de inseguridad en los espacios públicos es el proceso de socialización temprana que reciben, ya que, se les inculca que son seres vulnerables frente a los hombres. Aunado a esto, "[…] el proceso de aprendizaje comienza con el control y continuas advertencias de los padres […]" (Soto, 2012: 161), respecto a que el espacio público no es un lugar para ellas. Por ende, los padres instalan en sus hijas un sentimiento de vulnerabilidad en el espacio público.

Pero no solo la familia transmite estos códigos culturales a las mujeres, sino también;

> […] Los medios de comunicación masiva, las películas y los programas de noticias, donde las mujeres están subrepresentadas en los ámbitos de poder, adscritas a los roles tradicionales relacionados con la reproducción, atrapadas en el rol de objeto sexual o de víctima, y con un comportamiento vinculado con el temor y el encierro en espacios limitados (Dammert, 2007: 93).

Algunas mujeres han señalado que las narrativas en los noticieros, así como las publicaciones en redes sociales sobre la violencia de género, han impactado en su percepción, originando un mayor miedo a estar en los espacios públicos (García e Icazuriaga, 2023).

En resumen, a las mujeres se les enseña a tener miedo, el discurso que reciben es que deben cuidarse evitando ciertas conductas como salir solas, vestirse "provocativamente", no estar en la calle por la noche, entre muchas otras. Este discurso se repite en sus casas, en la escuela, en los medios de comunicación, en la iglesia, *etc*.

Las mujeres, al ser socializadas para tener miedo, experimentan graves consecuencias. Por ejemplo, la percepción de inseguridad limita o condiciona las opciones de transporte, afecta recurrentemente su derecho a la movilidad y a intervenir, al igual que los varones, en actividades laborales (Galiani y Jaitman, 2016). Además, se "ha observado que las mujeres restringen más sus espacios geográficos y físicos como formas de protección y seguridad personal […]" (Robles,

2014: 88). En conclusión, la percepción de inseguridad, así como la violencia sexual en los espacios públicos, vulneran los derechos humanos de las mujeres, tales como, la libertad, la autonomía, la movilidad, entre otros.

Sobre las estrategias de gestión del riesgo se identifican dos tipos, las conductas de evitación y los mecanismos de autoprotección. La primera se refiere a acciones como, salir acompañadas, salir en grupo, pasar desapercibidas, usar pantalón, cambiarse de ropa, bajarse del transporte, *etc*. (ONU Mujeres, 2017). En cambio, los mecanismos de autoprotección son acciones como, "[…] poner el codo para cuidar el espacio personal o extender su cuerpo con objetos, como por ejemplo usar la mochila enfrente. En ambos casos lo que permiten estos actos es regular las distancias y la proximidad con otros" (Soto, 2023: 31). Estas acciones tienen la finalidad de protegerse de la violencia, es decir, las mujeres temen por su seguridad y hacen uso de estas acciones para evitar una agresión.

Estas estrategias significan dos cosas: en un primer momento, las mujeres están buscando las formas de ejercer sus derechos, ellas reclaman el uso, la apropiación y el disfrute de los espacios públicos a través de estas estrategias. Lo segundo tiene que ver con el servicio deficiente de las autoridades de procuración de justicia, dado que no están respondiendo a las necesidades de seguridad de las mujeres, las autoridades y la ciudadanía en general las han relegado.

A modo de conclusión, la percepción de inseguridad en las mujeres afecta severamente su desarrollo personal, profesional, social, y económico, por ende, es indispensable visibilizar esta problemática para poder proponer estrategias integrales que respondan de forma eficiente y no continuar replicando acciones que vulneren sus derechos.

Para cerrar, a lo largo de este apartado se han mostrado distintas perspectivas que explican la percepción del miedo. Al respecto, es relevante subrayar que el tratamiento de esta categoría de análisis se realizará desde un enfoque multidisciplinario, en particular desde la seguridad ciudadana, la criminología y la geografía. Estas dos últimas son básicas para entender los espacios del miedo, así como los factores socioespaciales que provocan una mayor

percepción de inseguridad, entre otros elementos. La seguridad ciudadana es relevante porque es un campo de estudio que observa el fenómeno de la inseguridad desde lo objetivo (incidencia delictiva) y lo subjetivo (percepción de inseguridad). Así, sus contribuciones a la comprensión del fenómeno son amplias; entre ellas, la medición del mismo.

CAPÍTULO 2. MARCO NORMATIVO

La violencia sexual contra las mujeres en el transporte público es un problema que está en la agenda pública. Al respecto, se enuncia la normativa que sustenta y demanda la atención, la prevención y la erradicación de esta desigualdad de género.

I. MARCO NORMATIVO INTERNACIONAL

El primer instrumento es la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), aprobada en 1979, México la ratificó en 1981 (ONU, 1981). La CEDAW es conocida como la carta internacional de los derechos de las mujeres y tiene por objeto erradicar la discriminación contra ellas. En la Recomendación General 19 del Comité de la CEDAW[33] se establece que la violencia contra las mujeres constituye una forma de discriminación (ONU, 1993). En consecuencia, los Estados Parte asumen el compromiso de condenar cualquier manifestación de discriminación y están obligados a implementar acciones orientadas a erradicarla.

Otra de las convenciones internacionales que es básica para sustentar este proyecto es la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra la Mujer, “Convención Belém do Pará” (OEA, 1994), promulgada por la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos (OEA) el 9 de junio de 1994. Este instrumento precisa el concepto de violencia contra las mujeres y ofrece una clasificación de sus tipos y ámbitos de ocurrencia. Este tratado internacional establece por primera vez el derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencia, tanto en el ámbito público como en el privado. En cuanto a las responsabilidades de los estados miembros, estos tienen el deber de adoptar políticas públicas orientadas a prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres.

[33] El Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer (Comité CEDAW) tiene como principal función dar seguimiento a la aplicación de los preceptos instaurados en la convención en cada uno de los estados parte.

Siguiendo con la revisión normativa, en 2015 se estableció una hoja de ruta por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, conocida como la Agenda 2030, que se compone de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). En este instrumento se plasman las prioridades de la comunidad internacional en las dimensiones económica, social y ambiental para los próximos 15 años. Para la aplicación de la Agenda, deben participar las autoridades gubernamentales, la sociedad civil, el ámbito académico y el sector privado. Conforme a lo establecido en la Agenda 2030, este proyecto está alineado con los objetivos 5 y 11, como se puede ver a continuación:

Objetivo 5. Igualdad de género, del cual se desprende la meta 5.2 en la que se plantea erradicar todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas (Naciones Unidas, 2018).

Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles. Dentro de este objetivo se proponen metas encaminadas a resolver problemas como, escasez de viviendas adecuadas, la mala calidad de los servicios públicos como el transporte, entre otros. La meta 11.2 es muy importante para este trabajo, dado que se aspira a;

> Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad (Naciones Unidas, 2018: 51).

El primer objetivo expuesto muestra que la prioridad es eliminar la violencia contra las mujeres y niñas. Mientras que el segundo destaca la importancia de contar con un transporte público de calidad y, sobre todo, señala la pertinencia y urgencia de atender las necesidades y problemas que enfrentan las mujeres al usar el transporte público, así como otros colectivos con necesidades particulares.

La CEDAW, la “Convención Belém do Pará”, así como la Agenda 2030 han contribuido a la igualdad de género, puesto que han provocado que los estados parte estén obligados a generar estrategias que atiendan la violencia contra las mujeres y otras formas de discriminación, además a través de estos instrumentos se ha fortalecido que los gobiernos destinen presupuesto para estos problemas, sin

embargo, es un desafió conseguir materializar la aplicación efectiva de cada uno, pues aunque estos instrumentos existen desde hace ya varias décadas la violencia de género contra las mujeres sigue siendo un problema actual y de gran magnitud.

I. MARCO NORMATIVO NACIONAL

El marco legal revisado con antelación debe ser refrendado por la legislación interna de los Estados partes. Al respecto, México registra avances notables en la armonización legislativa. Como ejemplo, en 2007 se promulgó la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), dicho ordenamiento reconoce cinco tipos de violencia contra las mujeres: psicológica, física, patrimonial, económica y sexual (Congreso de la Unión, 2007). Las modalidades de la violencia enunciadas en esta ley son: violencia familiar, violencia laboral y docente, violencia en la comunidad, violencia institucional, violencia política y violencia digital y mediática. Finalmente, en este instrumento legal se instituye la coordinación entre la federación, las entidades federativas y los municipios a fin de prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el territorio nacional.

De conformidad con la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (LGIMH), el gobierno federal debe diseñar y aplicar los instrumentos de la política nacional en materia de igualdad (Congreso de la Unión, 2007). En sintonía con ello, durante el sexenio de Andrés Manuel López Obrador se creó el Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (Proigualdad) 2020 – 2024 (Inmujeres, 2020). En dicho instrumento se establecieron acciones concretas para atender las necesidades de seguridad de las mujeres en el transporte público. En octubre de 2024 inició una nueva administración federal encabezada por la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, lo que implicó la definición de nuevas directrices en materia de igualdad sustantiva. En este marco, los documentos programáticos de la actual administración plantean la continuidad y el fortalecimiento de las políticas orientadas a garantizar los derechos de las mujeres, incorporando enfoques de género, derechos humanos, cuidados, interseccionalidad e interculturalidad.

Particularmente, el *Programa Nacional de Proyectos Estratégicos para la Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres 2026-2030* (Gobierno de México, 2026) contempla acciones relacionadas con infraestructura, movilidad y transporte, reconociendo estos ámbitos como espacios relevantes para atender las necesidades diferenciadas de las personas.

Asimismo, el gobierno federal, a través de la Secretaría de las Mujeres, publicó la *Cartilla de Derechos de las Mujeres,* una herramienta práctica que expone de manera sencilla algunos de los derechos fundamentales de las mujeres. Este documento no solo describe cada derecho, sino que también proporciona información del instrumento jurídico que da sustento a cada uno, y señala los programas gubernamentales disponibles para garantizar su ejercicio.

Aunque el documento destaca que todos los derechos están interrelacionados, los más vinculados con el tema de este proyecto son los siguientes: derecho a ser libre y a ser feliz, derechos comunitarios, derecho a una identidad y a tener autonomía, derecho a la libre expresión y al libre tránsito, acceso y derecho a la justicia y a vivir una vida libre de violencias (Secretaría de las Mujeres, 2025).

II. MARCO LEGAL DEL ESTADO DE MÉXICO

En el caso de la entidad mexiquense, es importante aludir a dos instrumentos jurídicos que abordan la violencia contra las mujeres. El primero es la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de México, la cual fue aprobada por la Legislatura del Estado en 2008. Entre sus objetivos se encuentra “transformar las condiciones políticas, sociales, económicas y culturales que justifican, alientan y reproducen la violencia de género contra las niñas, adolescentes y mujeres […]” (LVI Legislatura del Estado de México, 2008).

Este objetivo es importante de observar dado que la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público es una conducta tolerada por las víctimas, los transportistas, así como, por las autoridades de procuración de justicia. En consecuencia, será indispensable que se creen estrategias puntuales para reconfigurar las condiciones culturales y sociales que legitiman esta violencia.

Por último, está el Plan de Desarrollo del Estado de México 2023 – 2029[34]. Este instrumento de planeación estatal expresa las prioridades, objetivos, estrategias y líneas de acción para atender los principales problemas de la entidad. Es importante señalar que tiene como ejes transversales la igualdad de género, la construcción de paz y seguridad, y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El problema que se aborda en este trabajo se empalma con estos ejes, pues es un tema de seguridad desde la perspectiva de género y está sustentado en los ODS. Por otra parte, en el eje III: empleo digno, y desarrollo económico, en concreto en el punto que trata sobre la movilidad segura y de calidad, se admite que en el Estado de México se tiene;

> Un sistema de transporte público de pasajeros desarticulado, inseguro, de mala calidad, desordenado, ilegal y contaminante, caracterizado por la corrupción, la negligencia, la falta de capacitación de los operadores, la falta de seguridad a bordo de las unidades y el elevado índice de accidentes viales (Gobierno del Estado de México, 2024: 156).

Aceptar la calidad deficiente de este servicio público permite proponer objetivos, estrategias y acciones para mejorarlo. En tal sentido, se fija el objetivo 3.6: “brindar una movilidad segura, digna, y eficiente” (Gobierno del Estado de México, 2024: 164). En referencia a las estrategias, resalta la 3.6.4 que es “brindar un servicio digno, sin corrupción, protegiendo la integridad de las personas usuarias, mediante un transporte seguro, transparente e incluyente” (Gobierno del Estado de México, 2024: 166). Para cerrar, resulta importante aludir a la línea de acción 3.6.4.13, en la cual se propone

> Crear un programa integral de movilidad segura para las mujeres mexiquenses, que incluya acciones como el desarrollo de aplicaciones móviles, el servicio de transporte exclusivo, infraestructura móvil en puntos de riesgo, corredores seguros,

[34] Un punto relevante respecto a este plan es su proceso de formulación, el cual surge de un diagnóstico basado en consultas populares efectuadas entre noviembre y diciembre de 2023. En este ejercicio participaron 226,569 personas (Gobierno del Estado de México, 2024); esta cifra es significativa, pues subraya que la participación ciudadana es un elemento indispensable para la construcción de políticas públicas integrales

alarmas de pánico y grupos de mujeres vigilantes para impulsar la sostenibilidad (Gobierno, del Estado de México, 2024: 166).

Finalmente, este documento tiene por finalidad guiar las acciones de la actual administración estatal y retomar aquellos elementos que resultan más pertinentes para el proyecto.

III. NORMATIVIDAD MUNICIPAL

La *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,* en su artículo 115, establece las bases de la organización política y administrativa de los municipios en el país. En particular, la fracción V reconoce diversas atribuciones municipales relevantes para este trabajo, como la facultad de elaborar y gestionar los planes de desarrollo urbano, incluidos los relativos a la movilidad y la seguridad vial, así como la participación en programas de transporte público cuando estos afectan su territorio (Congreso de la Unión, 1917).

En este marco, el instrumento que guía la política pública en Tianguistenco es el *Plan Municipal de Desarrollo 2025–2027*, el cual se encuentra alineado con el *Plan de Desarrollo del Estado de México 2023–2029*, con el propósito de mantener una planeación coordinada entre ambos niveles de gobierno.

El PMD de Tianguistenco tiene como eje transversal la igualdad de género; en este eje se destaca la importancia de establecer una coordinación permanente con el gobierno estatal para continuar "[…] trabajando en la implementación de políticas y programas que promuevan la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres […]" (Gobierno Municipal, 2025: 215). Además, en este eje se incluye un análisis de la violencia de género en el municipio, sustentado en registros de incidencia delictiva y llamadas de emergencia, así como una revisión de los avances en institucionalización y transversalización de la perspectiva de género. En este sentido, el PMD subraya que "[…] Tianguistenco debe ser un actor activo en la creación de espacios de inclusión, donde las políticas públicas no solo sean diseñadas desde la óptica de la igualdad formal, sino que se enfoquen en garantizar la igualdad sustantiva […]" (Gobierno Municipal de Tianguistenco, 2025: 221).

En este marco, se reconoce al Instituto Municipal de la Mujer como una instancia clave para promover la igualdad de género y erradicar la violencia contra las mujeres. El Plan enfatiza que la labor del IMM debe ir más allá de la sensibilización y orientarse a la formulación de políticas públicas que transformen las dinámicas sociales y culturales que reproducen la discriminación. Por lo tanto, el objetivo central de esta instancia es "[…] transversalizar la perspectiva de género en la administración pública municipal […]" (Gobierno Municipal de Tianguistenco, 2025: 222); la aplicación de este propósito será analizada en el apartado del diagnóstico.

Dentro del Eje 3: Empleo digno y desarrollo económico. "Inclusión para el bienestar y la prosperidad"[35]: se analizan las condiciones del transporte público. El Plan reporta una flotilla de 1,145 taxis y radiotaxis, además de una presencia limitada de autobuses y microbuses; aun así, sostiene que la oferta de transporte colectivo es suficiente para cubrir las necesidades de movilidad local. Estos planteamientos se contrastarán con la normativa vigente y con los hallazgos del diagnóstico.

Finalmente, el PMD establece su vínculo con el *Bando Municipal 2025*, que incorpora medidas de fortalecimiento de la seguridad pública, como el incremento de operativos de vigilancia, la mejora del alumbrado, la promoción de redes vecinales y las acciones de prevención de la violencia de género. También se menciona la adquisición de nuevas patrullas para la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (Gobierno Municipal, 2025).

Estos son los principales elementos del PMD de Tianguistenco que se articulan con el presente trabajo.

Como puede observarse, la agenda de género en México traza una ruta para enfrentar la violencia contra las mujeres. Además, debe señalarse que el marco regulatorio que protege sus derechos es amplio, por lo que puede afirmarse que, en términos de igualdad jurídica, existe una base sólida. No obstante, el desafío es la

[35] Los ejes de PMD de Tianguistenco coinciden con los de PDEM

aplicabilidad eficiente de estos instrumentos para entonces hablar de igualdad sustantiva.

De conformidad con este marco normativo, se afirma que la violencia sexual ejercida a las mujeres en el transporte público representa una grave forma de discriminación que afecta profundamente la vida de las mujeres. El impacto de este fenómeno se observa tanto en el detrimento de la salud física y mental de las víctimas como en las dificultades a las que se enfrentan para ejercer sus derechos. Por estas razones, no solo es pertinente sino prioritario responder cuanto antes a este fenómeno.

CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA

En este capítulo se explica la metodología empleada para realizar el diagnóstico. En un primer momento, se establece la postura político-metodológica de la autora y se presenta una revisión documental de los tipos de metodología. Finalmente, se describe en detalle el procedimiento diagnóstico, abordando el enfoque metodológico elegido, la población y sus criterios de selección, la muestra, las técnicas empleadas y la gestión de permisos para la aplicación de instrumentos.

Posicionamiento feminista

Las contribuciones feministas en el campo de la metodología son amplias. Teóricas como Patricia Collins, Sandra Harding, Teresita de Barbieri y Ochy Curiel han cuestionado el pensamiento dominante y han propuesto nuevas formas de hacer ciencia. Por ejemplo, plantean poner en el centro los puntos de vista de las mujeres, es decir, que ellas se constituyan como enunciadoras y reconozcan su papel como generadoras de conocimiento, así como romper con la idea de que quien investiga debe estar distanciada del problema que estudia (Guerra, 2018).

De acuerdo con Guerra (2018), la metodología exige interpelar, en primera instancia, a quienes investigan, formulando preguntas clave como: ¿En qué lugar corpo-geo-político se sitúa la investigación? o ¿por qué se elige investigar un problema?, entre otras. Esto resulta fundamental, pues ubica quién, por qué y desde dónde se escribe; en tal sentido, a continuación, se da respuesta a las interrogantes como un ejercicio político.

La presente investigación la realicé[36] desde una postura feminista, habitando el cuerpo de una mujer que vive en San Pedro Tlaltizapán, localidad del municipio de Santiago Tianguistenco, Estado de México. Decidí estudiar la violencia sexual ejercida contra las mujeres en el transporte público de Santiago Tianguistenco porque soy originaria del municipio y usuaria habitual de este servicio. Además, al

[36] La respuesta a estos cuestionamientos se escribe en primera persona para marcar mi posicionamiento político. El resto del trabajo se mantiene en tercera persona con excepción de los testimonios recabados o las citas textuales que se escribieron de esa forma.

igual que muchas otras mujeres, he vivido y presenciado este fenómeno, experiencias que despertaron mi interés por comprenderlo y contribuir a su visibilización. Desde este lugar corpo-geo-político, reconozco que mi experiencia no representa la de todas las mujeres, pero sí constituye un punto de partida para construir un conocimiento situado y comprometido con la transformación de esta realidad.

Perspectivas metodológicas

Las metodologías cuantitativas, cualitativas y mixtas representan distintas formas de abordar diversos problemas de estudio. Todas son valiosas para la producción de conocimiento (Hernández, 2018), por lo que a continuación se aborda cada una.

La metodología cuantitativa busca generalizar los resultados, así como "[…] describir, explicar y predecir los fenómenos investigados, buscando regularidades y relaciones causales entre elementos (variables) […]" (Hernández y Mendoza, 2018: 7).

Mientras que el enfoque cualitativo se distingue por ser una ruta que comprende los problemas desde la perspectiva de quienes los viven, buscando patrones, diferencias y significados en dichas experiencias (Hernández y Mendoza, 2018).

Para complementar estas definiciones, se retoman los aportes de Fortino Vela (2001), quien señala que el enfoque cuantitativo prioriza el carácter numérico y la predicción de los hechos sociales; en contraste, el cualitativo se centra en el contexto del problema, en los significados y en la visión de las personas.

Por último, está la metodología mixta, la cual integra los "[…] métodos cuantitativos y cualitativos en un solo estudio con el fin de obtener una "fotografía" más completa del fenómeno […]" (Hernández y Mendoza, 2018: 10). La secuencia de implementación de los enfoques cuantitativo y cualitativo es flexible, no se tiene que comenzar con uno en específico, se adapta según la necesidad del estudio o se aplica de forma simultánea (Hernández y Mendoza, 2018), lo cual implica la recolección, el análisis, la integración y la discusión conjunta de la información

cuantitativa y cualitativa para realizar conclusiones producto de toda la información disponible (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

La elección metodológica de una investigación responde a los objetivos de cada estudio. Cuando el propósito es identificar tendencias o patrones en un fenómeno, el enfoque cuantitativo es el más adecuado. Por otro lado, si el objetivo es obtener una comprensión profunda y detallada de un tema específico, la metodología cualitativa es la opción más idónea. No obstante, ante problemas complejos que requieren un enfoque integral, un abordaje mixto que combina elementos de ambos enfoques representa la mejor alternativa.

Estrategia metodológica del diagnóstico

La metodología utilizada para la realización del diagnóstico fue mixta, ya que se buscó un abordaje integral que permitiera dimensionar la violencia sexual en el transporte público y conocer el sentir de las mujeres que la han experimentado. Además, esta elección respondió a la carencia de información a escala municipal, tal como se argumentó en apartados previos. Solo mediante la complementación de distintas fuentes fue posible reunir la evidencia necesaria para abordar adecuadamente el fenómeno.

La población objetivo se integró por usuarias del transporte público de Santiago Tianguistenco de 14 años o más. A partir de esta delimitación, se estableció el objetivo general del diagnóstico:

Obtener información cuantitativa y cualitativa sobre la violencia sexual que enfrentan las mujeres en el transporte público (microbuses y taxis colectivos) de Santiago Tianguistenco, con el propósito de orientar el diseño de un proyecto social que atienda las necesidades prioritarias identificadas por la población objetivo.

El diagnóstico se basó en información secundaria y primaria. En referencia a los datos secundarios, se hizo una revisión documental sobre violencia de género, concretamente lo relativo a la victimización sexual en los medios de transporte a escala nacional, estatal y municipal, que permitió visibilizar la magnitud y tendencias de la violencia sexual en el transporte público.

La producción de la información primaria se logró a partir de la aplicación de cuatro técnicas:

- Enfoque cuantitativo:

1. Encuesta

- Enfoque cualitativo:

2. Entrevista estructurada[37]
3. Observación[38]
4. Taller de contramapeo

Un taller es una estrategia metodológica (Rodríguez, 2012) que facilita el trabajo colectivo entre las personas participantes, integrando teoría y práctica sobre un tema concreto (Candelo, Ortiz, y Unger, 2003). En este caso, el taller se centró en las contracartografías o contramapeos, los cuales tienen como propósito crear mapas que, a "[…] diferencia de la cartografía, van a permitir la recuperación de elementos personales que tienen que ver con la experiencia, la memoria, la vivencia y las formas en que estas impactan en el habitar y transitar de las mujeres […]" (Medina, 2024: 71).

Una de las formas de hacer contramapeo es mediante la cartografía corporal, que reconoce al cuerpo como una escala de análisis. El pensamiento feminista latinoamericano[39] ve al cuerpo no "[…] solo como carne y huesos, sino también con su espíritu, con sus miedos, angustias y felicidades, es decir, entender el cuerpo como un territorio político a defender" (Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el feminismo, 2017: 20).

Este trabajo implementó el mapeo corporal como una herramienta para narrar experiencias de acoso y abuso sexual, así como otras vivencias cotidianas

[37] La entrevista estructurada consiste en seguir una guía de preguntas específicas (Hernández, Fernández y Baptista, 2014). Se eligió este formato porque las mujeres entrevistadas tenían poco tiempo, por lo que no fue posible realizar entrevistas más amplias.
[38] La clasificación por enfoque cuantitativo y cualitativo es de acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista, sin incluir el taller de contramapeo.
[39] El origen de las contracartografías o contramapeos está profundamente enraizado en el trabajo de los feminismos decoloniales, comunitarios, de las mujeres indígenas, y de la geografía feminista (Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el Feminismo, 2017).

en el transporte y en espacios públicos de Tianguistenco. El propósito de este ejercicio fue visibilizar y nombrar las violencias inscritas en el cuerpo-territorio de las mujeres que se mueven en este lugar. Asimismo, durante el taller se promovió la identificación de los espacios y microespacios del miedo, tanto dentro como fuera de las unidades de transporte. Estas estrategias tuvieron una carga política importante, ya que permitieron visibilizar las experiencias de violencia que viven las mujeres.

Sobre los instrumentos para la recolección de información se diseñaron cinco:

1. Cuestionario
2. Guía de entrevista para usuarias del transporte público
3. Guía de entrevista para servidoras/es públicos
4. Guía de observación
5. Carta descriptiva del taller

Algunas de las preguntas que integraron los instrumentos se diseñaron a partir de otras investigaciones, tales como:

- La discriminación y violencia contra las mujeres en transporte público de la Ciudad de México (Zermeño y Placido, 2009).
- Las condiciones de movilidad de la mujer en la cabecera cantonal de Sígsig (Morocho, 2022).
- Campaña de difusión para prevenir la violencia sexual en el transporte público colectivo de Santiago Tianguistenco (Robles, 2023).

El taller de contramapeo estuvo inspirado en los siguientes trabajos:

- Los lugares del miedo de las mujeres identificados desde la geografía feminista en la región estrella de la alcaldía Iztapalapa 2018-2022 (Medina, 2024).
- Mapeando el cuerpo – territorio. Guía metodológica para mujeres que defienden sus territorios (Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el Feminismo, 2017).

Para este estudio se empleó una muestra no probabilística e intencional[40] en las técnicas cuantitativas y cualitativas. En consecuencia, los resultados obtenidos no son susceptibles de generalización estadística al total de la población, ya que las participantes fueron seleccionadas con base en criterios específicos y no mediante procedimientos aleatorios (Hernández, Fernández y Baptista, 2014). Sin embargo, esta estrategia de muestreo fue pertinente para responder a los objetivos del estudio, al posibilitar la integración de información cuantitativa para dimensionar la frecuencia del fenómeno en la muestra y de información cualitativa para profundizar en las experiencias, significados y contextos de las participantes.

Previo a abordar los criterios de selección de la población participante, es importante explicar que se optó por realizar la encuesta en dos etapas: la primera en un entorno controlado y la segunda con personas en movimiento. En el entorno controlado, además, se aplicó el taller de contramapeo. Este espacio fue la Escuela Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García”, seleccionada por diversas razones. La principal fue que, de acuerdo con la información revisada en el marco conceptual, las adolescentes constituyen un grupo altamente vulnerable ante esta problemática, por lo que resultaba indispensable conocer su perspectiva. Asimismo, realizar el ejercicio en la secundaria permitió gestionar los permisos necesarios con sus tutores/as. Dado que se trataba de información sensible relacionada con la violencia sexual, se eligió esta secundaria porque está ubicada en la cabecera municipal y el estudiantado proviene de diferentes localidades, lo que enriqueció el análisis, pues se trata de una población que, aunque comparte características comunes, también es heterogénea.

[40] Para Hernández, Fernández y Baptista las muestras no probabilísticas “[…] suponen un procedimiento de selección orientado por las características de la investigación, más que por un criterio estadístico de generalización. Se utilizan en diversas investigaciones cuantitativas y cualitativas […]” (2014: 189).

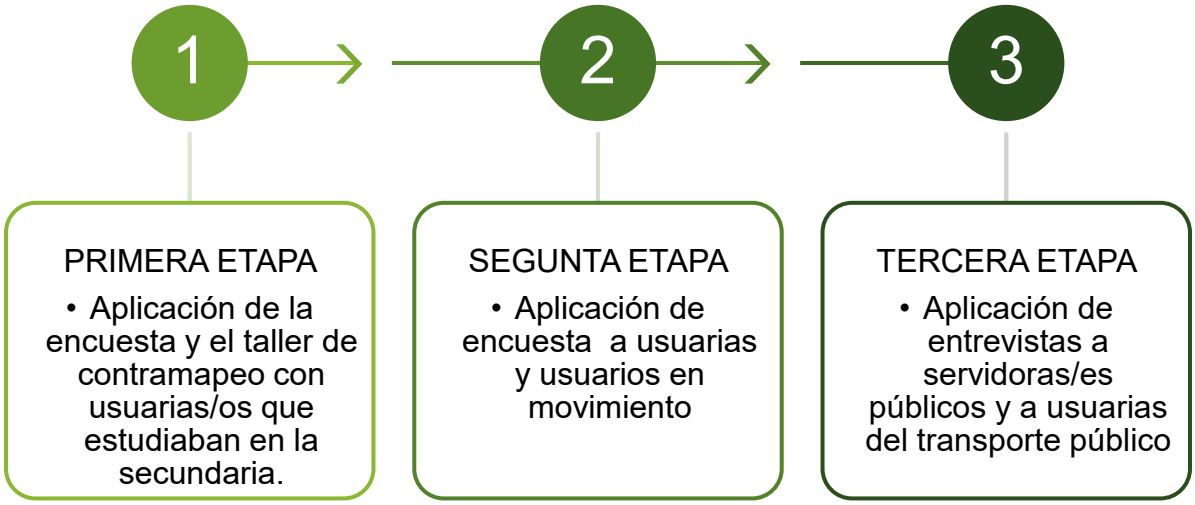
Cuadro 4. Criterios de selección

TÉCNICA	CRITERIOS DE SELECCIÓN[41]
ENCUESTA	Criterios de selección para población en movimiento ▪ Ser usuaria o usuario del transporte público en Santiago Tianguistenco, de 18 años o más. ▪ Disposición e interés por sumarse a la actividad. Criterios de selección para población que está en un entorno controlado ▪ Ser alumna o alumno de 14 años o más de la Secundaria Técnica "Andrés Álvaro García". ▪ Ser usuaria o usuario del transporte público de Santiago Tianguistenco ▪ Disposición e interés en participar en la actividad.
ENTREVISTA	Criterios de selección para entrevista con usuarias ▪ Ser usuaria del transporte público de Santiago Tianguistenco y tener 18 años o más ▪ Mujeres que participaron en la encuesta y manifestaron su interés por responder la entrevista. Criterios de selección para entrevistas con servidoras/es públicos del Ayuntamiento de Tianguistenco ▪ Funcionarias y funcionarios públicos del ayuntamiento de Tianguistenco que desempeñaban funciones relacionadas con la atención y prevención de la violencia de género. ▪ Disposición e interés por participar en la investigación.
TALLER DE CONTRAMAPEO	▪ Ser alumna de 14 años o más de la Secundaria Técnica "Andrés Álvaro García". ▪ Ser usuaria del transporte público de Santiago Tianguistenco ▪ Contar con autorización de sus padres o tutoras/es

Fuente: elaboración propia

[41] La variación en el criterio de edad se debe a las condiciones de cada etapa del trabajo de campo: en la primera se trabajó en una escuela con estudiantes de 14 a 15 años, con autorización de madres, padres o tutores; mientras que, en las etapas posteriores, realizadas en espacio público, la participación se limitó a personas mayores de edad, debido a que no era viable recabar consentimientos para menores.

Figura 1. Etapas de aplicación de las técnicas de investigación



Fuente: elaboración propia

La técnica de observación se llevó a cabo de manera transversal.

Al comenzar la primera etapa, se inició con la gestión de permisos en la secundaria. El primer acercamiento con la institución tuvo lugar el 18 de marzo, posteriormente, el 21 de marzo, se entregó un oficio a la subdirección de la escuela, emitido por la coordinación de la maestría. Este documento tuvo dos propósitos: el primero, la presentación formal a la institución; y el segundo, la solicitud de permiso para la aplicación de la encuesta y el taller. Una vez recibido, se informó que se aceptaba la intervención en la escuela.

En este marco, la aplicación de la encuesta se llevó a cabo el 24 de marzo y el taller se efectuó el siete de abril. Como parte de las actividades de gestión, se redactaron las cartas de autorización dirigidas a los padres y madres de familia, con el fin de que conocieran el proyecto y pudieran expresar su consentimiento para la participación de sus hijos e hijas. Asimismo, se gestionaron ante la coordinación de la maestría las constancias de participación que fueron entregadas a las alumnas que integraron el taller. En términos generales, hubo un buen recibimiento; el horario y las fechas acordadas se modificaron un par de veces por cuestiones imprevistas, pero cabe resaltar la buena disposición y el apoyo por parte de las autoridades escolares.

La segunda etapa fue particularmente compleja, ya que las y los usuarios en movimiento disponían de poco tiempo y, por lo tanto, solo podían responder el cuestionario rápidamente. No fue posible aplicarlo en las unidades de transporte, ya que estas se encontraban saturadas o porque las personas viajaban dormidas o realizando otras actividades. Por esta razón, se optó por aplicar las encuestas en las calles (en puntos de acceso al transporte público). Esta estrategia resultó más efectiva, ya que hubo una mayor disposición por parte de las personas y se logró completar el levantamiento de datos.

En la última etapa, se enviaron correos a las direcciones oficiales del ayuntamiento con el objetivo de establecer un primer acercamiento institucional; sin embargo, no se obtuvo respuesta. Por tanto, se acudió de manera presencial al ayuntamiento para contactar a los integrantes de la Comisaría de Seguridad Pública, pero no fue posible concretar ninguna entrevista. Finalmente, se logró la vinculación con el Instituto Municipal de la Mujer (IMM), donde, desde el primer momento, accedieron a participar en una entrevista, aunque esta no fue realizada por la titular del instituto.

Debido a las dificultades metodológicas observadas al encuestar a la población en movimiento, se reestructuró la guía de entrevista, reduciéndola a cuatro preguntas clave para optimizar el tiempo de aplicación. Esta estrategia resultó efectiva y permitió concretar un total de cuatro entrevistas con usuarias.

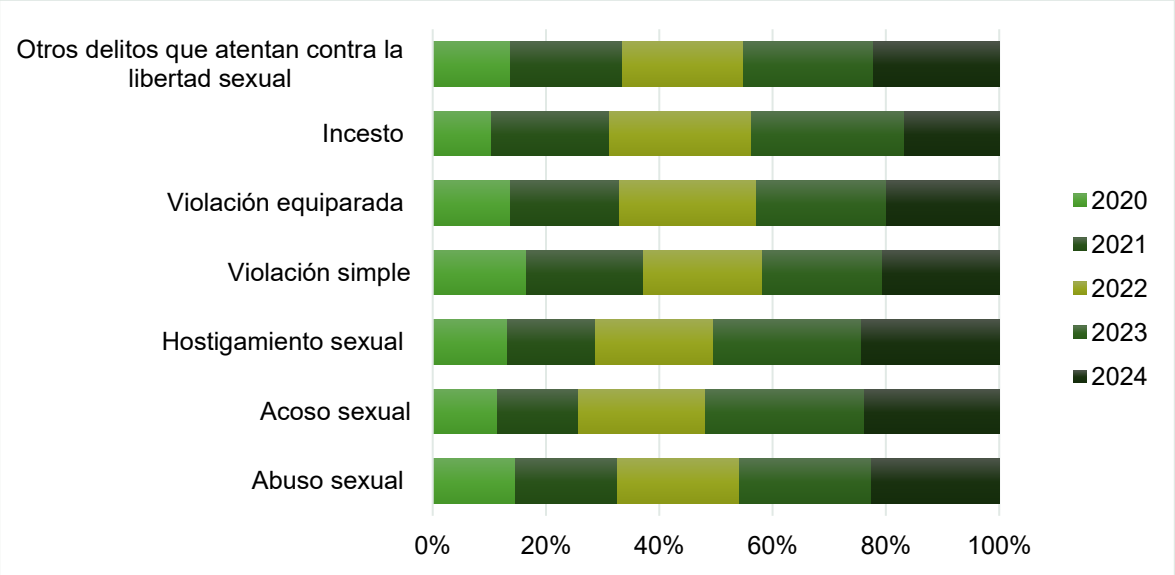
CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO DE LA VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO TIANGUISTENCO

INFORMACIÓN SECUNDARIA

4.1. VIOLENCIA SEXUAL EN LA ESCALA NACIONAL

Según datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) (2025), el abuso sexual es el delito con mayor incidencia delictiva de aquellos que atentan contra la libertad y seguridad sexual. En contraste, el incesto registra los valores más bajos. Estos datos permiten tener una visión general de los delitos sexuales denunciados en el periodo de 2020 a 2024 en el país (SESNSP, 2025).

Gráfica 1. **Incidencia delictiva nacional del SESNSP sobre delitos contra la libertad y la seguridad sexual (2020 – 2024)**



Fuente: elaboración propia con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2020, 2021, 2022, 2023, 2024).

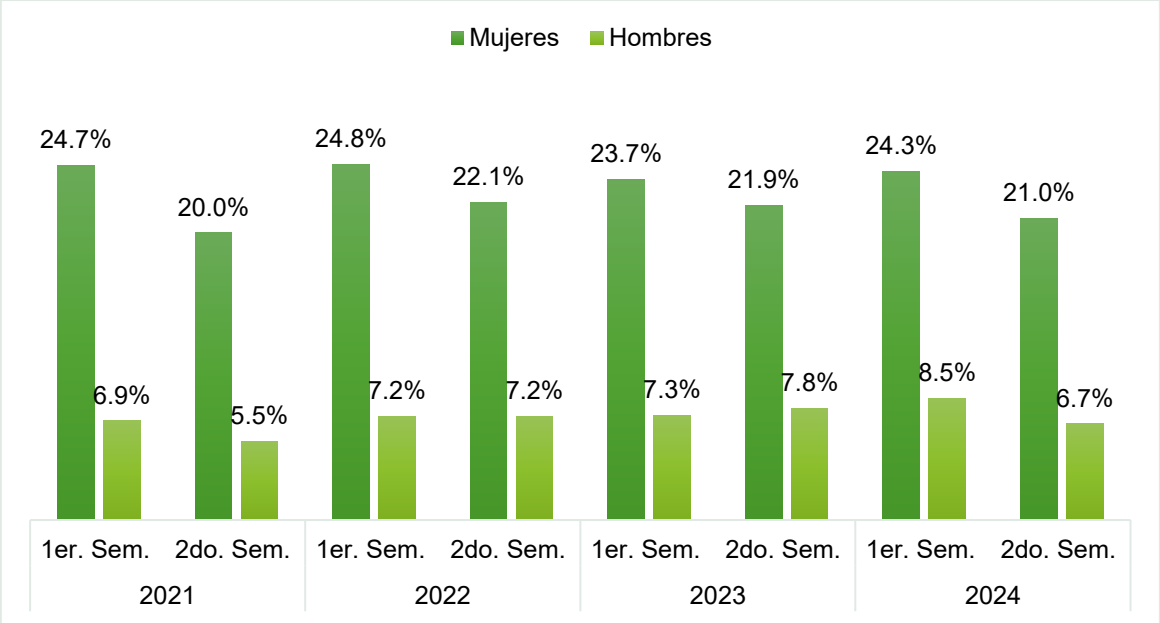
Con base en los datos presentados en la gráfica anterior, se observa un incremento importante en los delitos sexuales (excepto el incesto). En 2020, los registros de incidencia de delitos sexuales fueron menores en comparación con los de los años subsecuentes. Lo anterior llama la atención, ya que, a pesar de los

esfuerzos gubernamentales mediante políticas públicas regulatorias como la LGAMVLV y mecanismos de prevención como las Alertas de Violencia de Género, así como otros proyectos diseñados para abordar el fenómeno de la violencia de género contra las mujeres en sus diferentes tipos, incluidos los delitos sexuales, la incidencia de estos sigue siendo significativa. Lo que sugiere que las acciones hasta ahora implementadas, aunque importantes, no han revertido sustancialmente el fenómeno, esto podría deberse a la falta de recursos, a factores culturales o sociales, entre otros.

Desde 2019, la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)[42] incorpora un segmento sobre la violencia sexual ocurrida en los espacios públicos de zonas urbanas. El porcentaje de la población de 18 años y más que experimentó acoso y/o violencia sexual en el segundo semestre de 2019 fue de 19.4%, mientras que en 2020 estas conductas se presentaron en menor medida, con 14.3%; es decir, disminuyó en 5.1 puntos porcentuales (INEGI, 2025). Sin embargo, es posible pensar que lo anterior se debe a que durante ese año las personas estuvieron confinadas por la pandemia de COVID-19, lo que limitó su presencia en los espacios públicos y pudo haber sido un factor determinante para la disminución de estos hechos. Llama la atención que estas situaciones se presentan con mayor frecuencia en el primer semestre y disminuyen en el segundo[43].

[42] La ENSU es un instrumento que ofrece información acerca de las percepciones y experiencias sobre la seguridad pública en población de 18 años y más en zonas urbanas del país.
[43] Se realizó una búsqueda para explicar este aumento, pero hasta el momento no hay un factor decisivo que lo expliqué.

Gráfica 2. **Población de 18 años y más que ha enfrentado alguna situación de acoso y/o violencia sexual en los espacios públicos, según sexo (2021 -2024)**

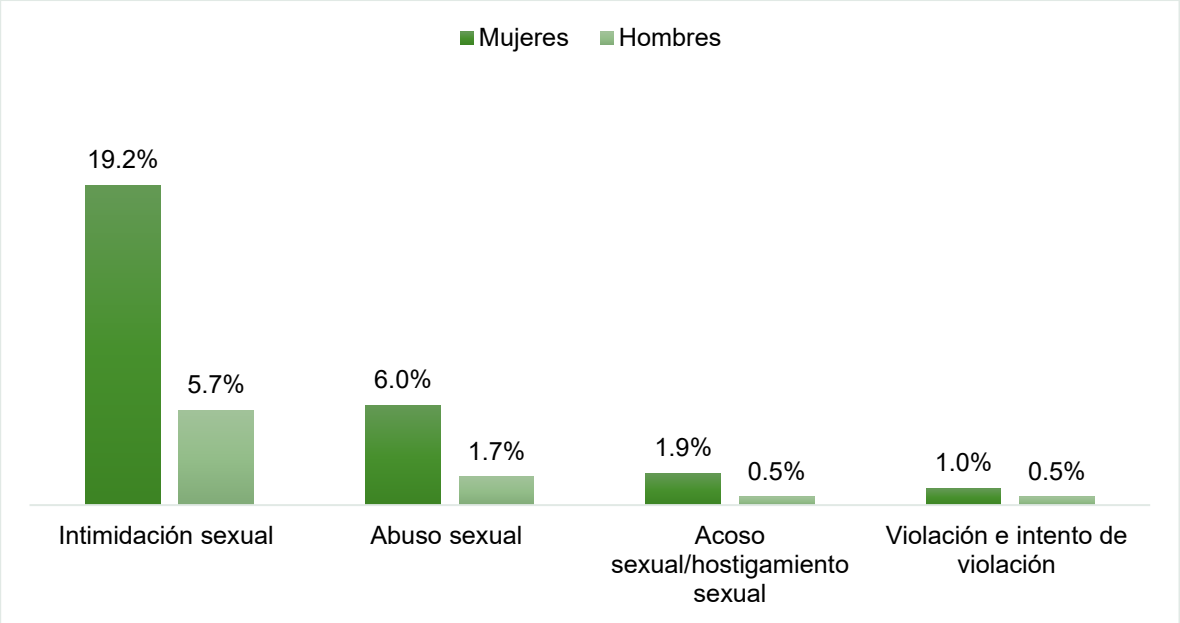


Fuente: elaboración propia con datos de la ENSU (INEGI, 2025)

La información desagregada por sexo de la ENSU (INEGI, 2025) permite identificar que las mujeres son las más afectadas por la violencia sexual en los espacios públicos. Las agresiones a las mujeres triplican las de los varones en todos los años registrados en esta fuente de datos.

Siguiendo con la información proporcionada por la ENSU (INEGI, 2025), la clase de acoso y/o violencia sexual que más experimentaron las mujeres de 18 años y más en el segundo semestre de 2024 es la intimidación sexual con 19.2%, mientras que los hombres sufrieron esta violencia en un 5.7%. Entre las situaciones de acoso que más afectaron a las mujeres y que están incluidas en la intimidación sexual están los piropos groseros u ofensivos, de tipo sexual o sobre su cuerpo, con 16%.

Gráfica 3. **Población de 18 años y más por tipo de violencia sexual que ha enfrentado, según sexo (2024)**



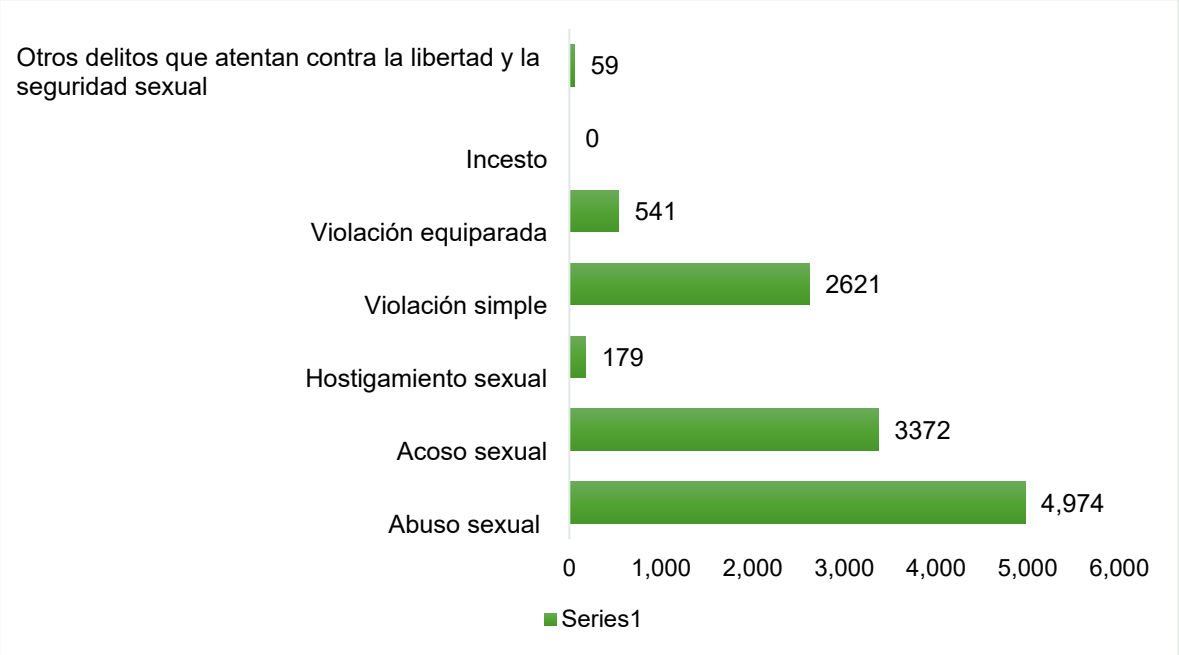
Fuente: elaboración propia con datos de la ENSU (INEGI, 2025)

Por otra parte, el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) en 2019 presentó información derivada de entrevistas y foros de consulta ciudadana realizados para conocer las necesidades de las mujeres en todo el país. Al respecto, identificó que una de las mayores demandas de las mujeres era atender el acoso sexual en el transporte público. A partir de este diagnóstico, Inmujeres[44] y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), diseñaron los *Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo*, instrumento diseñado para replicarse en los gobiernos locales. Este ejercicio es el único referente a escala nacional que aborda el tema, sin embargo, el documento solo ofrece información secundaria y se reserva los datos recabados en los foros de consulta y entrevistas, es decir, la información no es pública.

[44] Con la llegada de Claudia Sheinbaum a la presidencia de México, el Instituto Nacional de las Mujeres se transforma en la Secretaría de las Mujeres, lo que representa un paso importante hacia el fortalecimiento de la agenda de género en el país. Con este cambio se tiene mayor presupuesto y capacidad de decisión para generar políticas públicas que fomenten la igualdad sustantiva.

4.2. VIOLENCIA SEXUAL EN EL ESTADO DE MÉXICO

Gráfica 4. **Estado de México. Incidencia delictiva de delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual (2024)**



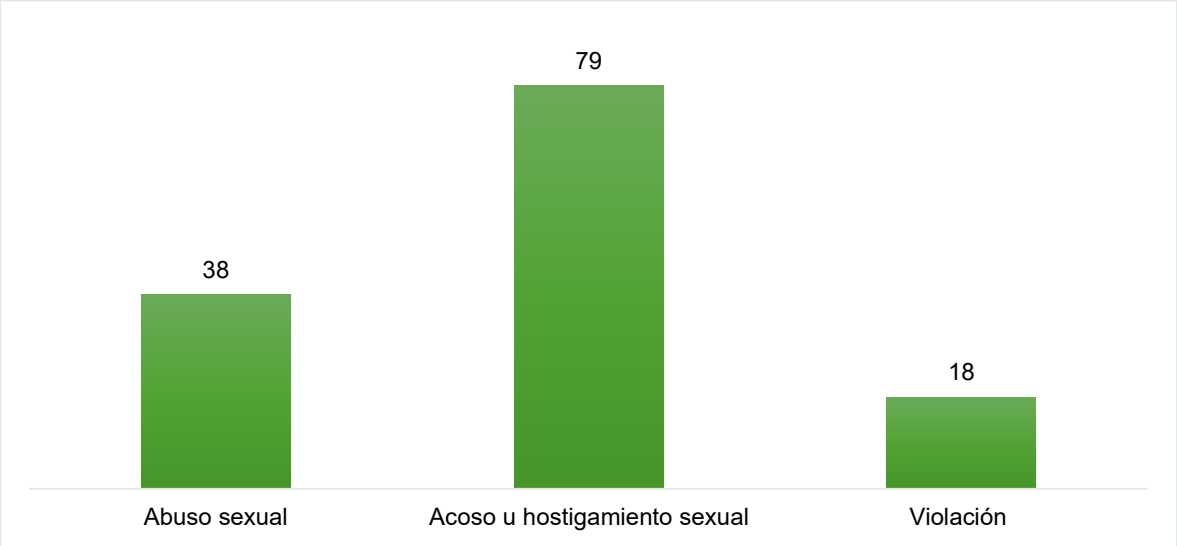
Fuente: elaboración propia con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2024).

Según los datos proporcionados por el SESNSP, en 2024 en la entidad mexiquense se registró un total de 11,746 delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual. En enero de 2025, los tres delitos sexuales más prevalentes fueron: abuso sexual (350), acoso sexual (289) y violación simple (178) (SESNSP, 2025).

El SESNSP elabora mensualmente el *Informe sobre violencia contra las mujeres*, que incluye datos sobre la incidencia delictiva y las llamadas de emergencia al 911. El objetivo de este documento es "poner a disposición de la sociedad los datos estadísticos sobre violencia contra las mujeres para conocer la magnitud, tendencia y ubicación geográfica de las conductas y acciones que atentan contra este grupo de población […]" (SESNSP, 2025: 2). Este reporte se publica el día 25 de cada mes. En este contexto, es importante destacar las llamadas de emergencia, las cuales son atendidas por los Centros de Atención de Llamadas de

Emergencia que operan a nivel nacional. Estos centros elaboran un reporte mensual que se envía al Centro Nacional de Información (CNI) del SESNSP. La información que este informe proporciona abarca tanto el ámbito nacional como el estatal, y en el caso de los reportes relacionados con feminicidios, los datos se desagregan a nivel municipal. En tal sentido, en enero de 2025 en el Estado de México se captaron 3,724 llamadas de emergencia relacionadas con incidentes de violencia contra la mujer (SESNSP, 2025).

Gráfica 5. **Llamadas de emergencia relacionadas con incidentes de tipo sexual en el Estado de México en enero de 2025**



Fuente: elaboración propia con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2025).

Las llamadas de emergencia no se desagregan por sexo, lo que complica saber a quiénes les ocurrió el hecho[45]. No obstante, como se ha señalado previamente y tal como lo indican los distintos datos, la violencia sexual afecta más a las mujeres. Por otra parte, el acoso u hostigamiento sexual fue el tipo de incidente sexual más reportado en la entidad.

[45] Después de realizar una búsqueda para comprender la razón de la carencia de desagregación de datos por sexo, no se encontró una explicación al respecto. Es posible suponer que la prioridad en las llamadas de emergencia se centra en la ubicación de los hechos y el tipo de ayuda requerida, lo que relega a un segundo plano la información sociodemográfica.

De conformidad con la ENDIREH 2021 (INEGI, 2022), en el Estado de México, el 60.7% de las mujeres de 15 años y más ha experimentado violencia sexual a lo largo de su vida. Es destacable que la violencia sexual sea la más prevalente en el ámbito comunitario con un 54.1%. Además, los lugares más frecuentes donde ocurren estos incidentes son las calles y parques con 62.5%, seguidos por los autobuses y microbuses con un 15.6%. Estos resultados coinciden con las tendencias observadas a nivel nacional y resaltan que la prevalencia de violencia sexual en la comunidad es mayor en el Estado de México que a nivel nacional. En otras palabras, la violencia sexual es un problema grave en la entidad, especialmente en los espacios públicos. Esto podría estar relacionado con diversos factores socioeconómicos o culturales propios del Estado de México.

Los datos previos ayudan a visibilizar la magnitud del problema de la violencia sexual contra las mujeres, incluso en espacios públicos, que es el que interesa analizar. Aunque se busca resaltar que estos hechos y cada uno de los registros van más allá de un dato, significan para una persona que ha enfrentado violencia sexual. Las llamadas de emergencia o las denuncias presentadas ante el Ministerio Público implican que las víctimas buscan apoyo y justicia, pero no que la obtengan.

4.3. CONTEXTO DE TIANGUISTENCO

I. Espacio geográfico

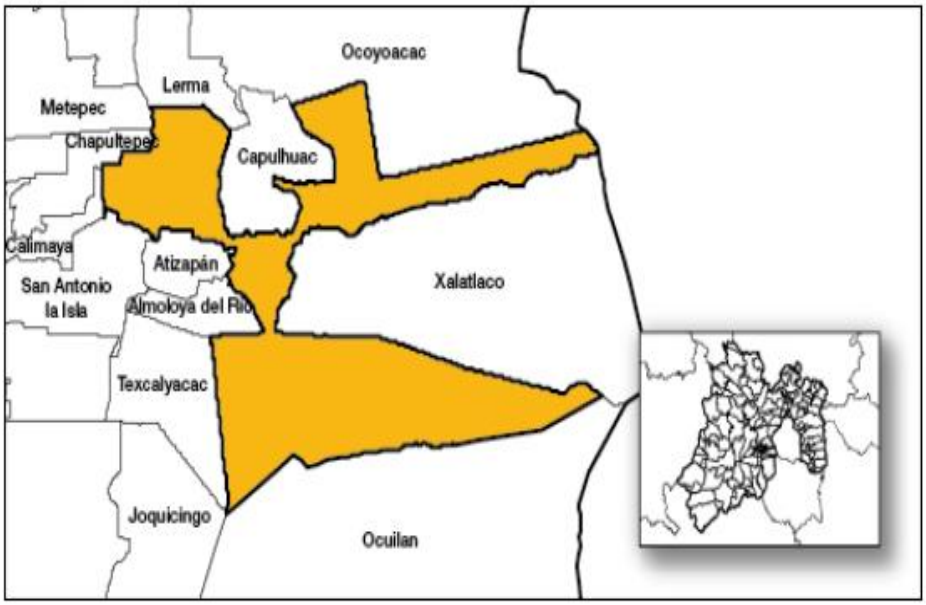
Tianguistenco se localiza en el Estado de México; tiene una extensión territorial de 131.82 km^2, ocupa el 0.6% del territorio estatal. Colinda al norte con los municipios de Lerma, Capulhuac y Ocoyoacac; al sur con el municipio de Ocuilan; al este con el municipio de Xalatlaco, la Ciudad de México y el estado de Morelos; al oeste con los municipios de Chapultepec, Calimaya, San Antonio la Isla, Atizapán Santa Cruz, San Mateo Atenco, Mexicaltzingo, Almoloya del Río, Metepec y Texcalyacac. Este municipio forma parte de la Zona Metropolitana de Tianguistenco (ZMT)[46], la número 58 del país (Rosas, Calderón, y Rodríguez, 2018). La ZMT está

[46] Está integrada por: Tianguistenco, Almoloya del Rio, Atizapán, Capulhuac, Xalatlaco y Texcalyacac

estructurada en torno a Tianguistenco por "[…] criterios demográficos y de concentración de actividades industriales, comerciales y de servicios […]" (Rosas, Calderón, y Rodríguez, 2018: 791).

La ubicación geográfica de Tianguistenco facilita la conectividad con otros estados y municipios de relevancia industrial. En consecuencia, el transporte público que se ofrece en este lugar, en muchas ocasiones, se satura. Si a esto le sumamos los trayectos largos y la escasa vigilancia institucional, además de la cultura del acoso, la violencia sexual se convierte en un problema cotidiano para las y los usuarios.

Mapa 1. Municipio de Tianguistenco, Estado de México



Fuente: INEGI (2025), en *México en cifras*, disponible en https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=15101#collapse-Resumen

II. Datos sociodemográficos

La población total del municipio de Tianguistenco, según el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI (2020), fue de 84,259 habitantes, siendo 43,412 mujeres (51.5%), y 40,847 (48.5%) hombres.

En términos de etnicidad, el porcentaje de población de tres años y más hablante de una lengua indígena es de 1.06%, mientras que el porcentaje de población de tres años y más hablante de una lengua indígena que no habla español

corresponde al 0.71%. La lengua náhuatl y la otomí son las más habladas en este territorio (INEGI, 2020). Por otra parte, el 1.41% de la población de Tianguistenco se considera afromexicana, negra o afrodescendiente (INEGI, 2020).

Manifestaciones discriminatorias, escasez o incluso inexistencia de rutas, así como costos excesivos, son algunas de las situaciones a las que la población indígena se enfrenta al utilizar el transporte público. Por ello, resulta imprescindible considerar sus necesidades al momento de articular políticas públicas, o proyectos relacionados con la movilidad y con vivir una vida libre de violencia.

En Tianguistenco, la población con discapacidad asciende a 5,115 (INEGI, 2020). Los tipos de discapacidad que tiene la población son: auditiva (688), del lenguaje (495), mental (512), motriz (1,831), y visual (1,589) (Gobierno Municipal de Tianguistenco, 2022).

Las personas con discapacidad que habitan en Tianguistenco, así como quienes provienen de otros municipios, enfrentan barreras significativas que limitan su acceso a los servicios de transporte público e impiden el pleno ejercicio de su derecho a la movilidad. Estas barreras no solo son arquitectónicas, sino también actitudinales y de comunicación, y perpetúan la exclusión y dificultan su participación en la vida pública. Para garantizar una movilidad accesible e inclusiva, es fundamental eliminar estas barreras.

III. Carencias sociales

Cuadro 5. Indicadores de carencias sociales en Tianguistenco

Carencia	*Número de personas*	*%*
Rezago educativo	11,055	13%
Acceso a los servicios de salud	27,907	33%
Acceso a la seguridad social	64,224	76%
Calidad y espacios en la vivienda	9,922	12%
Servicios básicos en la vivienda	18,844	22%
Acceso a la alimentación nutritiva y de calidad	30, 697	36%

Fuente: elaboración propia con base en el Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2022, con datos de la Medición Multidimensional de la Pobreza 2020 de CONEVAL y de INEGI 2020.

De acuerdo con el *Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2022,* realizado por la Unidad de Planeación y Evaluación de Programas para el Desarrollo de la Secretaría de Bienestar (Secretaría de Bienestar, 2024), las carencias sociales que más experimenta la población de Tianguistenco son: el acceso a la seguridad social, a los servicios de salud y a la alimentación nutritiva y de calidad.

En Tianguistenco el 76% de la población carece de seguridad social, lo que representa el nivel más alto del municipio. La falta de acceso a la seguridad social implica la ausencia de servicios esenciales, como la atención médica, las pensiones y la protección ante el desempleo, la enfermedad o la invalidez. El déficit está estrechamente relacionado con la prevalencia del empleo informal en la región, lo que sugiere que gran parte de la población accede a empleos inestables sin prestaciones sociales. Este fenómeno afecta de manera particular a las mujeres, quienes son las más vulnerables a la inseguridad laboral. En el análisis de las características económicas del municipio, se podrá observar con mayor claridad cómo esta situación impacta especialmente a las mujeres.

Por otra parte, se ha identificado que, en este municipio, 42,016 personas viven en pobreza moderada y 10,973 en pobreza extrema (Gobierno Municipal de Tianguistenco, 2022: 53). Conocer la situación de pobreza de la población es fundamental, ya que aquellas personas con menores recursos tienen opciones de transporte limitadas y, en consecuencia, dependen en mayor medida del transporte público, además de estar más expuestas a la violencia sexual al movilizarse por espacios públicos muchas veces carentes de servicios básicos.

IV. Características educativas

En cuanto a la educación, se encontró que la tasa de alfabetización es muy alta en Tianguistenco. La población de 15 a 24 años tiene una tasa de alfabetización de 98.8%, en cambio las de 25 años y más es de 96.1% (INEGI, 2020). En este sentido, es “[…] posible que se cuente con instalaciones educativas suficientes en los niveles básicos, y que los programas educativos sean adecuados para las condiciones sociales y culturales del municipio […]” (ONU-Hábitat, 2018: 58).

En referencia al nivel de escolaridad de la población de 15 años y más de Tianguistenco, se identificó que la mayoría cuenta con educación básica (55.4%), seguida de media superior (22.9%), superior (18.7%) y sin escolaridad (2.8%) (INEGI, 2020).

La educación es un aspecto consolidado en Tianguistenco, ya que, según los indicadores educativos, existe acceso a este derecho humano. No obstante, es necesario redoblar esfuerzos para incrementar la participación de los habitantes en la educación superior. Lograr que más tianguistecanos/as accedan a niveles educativos más altos podría ser un factor clave para mejorar sus condiciones de vida.

La oferta educativa de Tianguistenco abarca desde el nivel básico hasta el superior. El acceso a todos los niveles educativos en este territorio es un aspecto que atrae a la población estudiantil originaria de otras localidades y municipios, lo cual incide en el aumento del flujo de personas y, por tanto, en la demanda de transporte.

En este orden de ideas, es preciso entender que "la movilidad por motivo escolar tiene diferencias sociodemográficas con respecto a otros desplazamientos, que consisten en la corta edad de las personas que la llevan a cabo, en el tiempo de viaje y en el modo de transporte utilizado […]" (Sobrino, 2022: 135). Es relevante explorar las condiciones en que se desplaza la población estudiantil no solo en cuanto a horarios, rutas o costos, sino especialmente en cuanto a la seguridad de la que dispone. Esta población tiene una alta exposición a la violencia, como se apreció en la perfilación de las mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte público disponible en el marco conceptual.

V. Características económicas

Con respecto a la población total de Tianguistenco, el 66.2% es económicamente activa (PEA), de la cual el 58.1% son hombres y 41.9% son mujeres. La población no económicamente activa (PNEA) equivale a un 33.5% de esta población; el 40.8% son estudiantes, 45.7% son personas dedicadas a los quehaceres del hogar, 3.2% son personas pensionadas o jubiladas, 3.9% son

personas con alguna limitación física o mental que les impide trabajar, y 6.4% personas en otras actividades no económicas (INEGI, 2025). El grupo con mayor porcentaje dentro de la PNEA es el de las personas dedicadas a los quehaceres del hogar. En ese sentido, se debe tener presente que son las mujeres quienes responden principalmente a estas tareas, lo que las coloca en una situación de desigualdad económica y laboral.

Las actividades económicas de Tianguistenco se concentran principalmente en el sector terciario[47] (58.9%), luego en el sector industrial (30.8%) y, por último, en el sector primario (8.0%) (Gobierno del Estado de México, 2023).

El comercio es una de las actividades económicas más representativas de Tianguistenco, ya que en este territorio se realiza un tianguis los martes, con aproximadamente 5000 puestos, lo que favorece la comercialización de diversos productos. Este tianguis es de origen prehispánico, la información sobre éste data del siglo XVI (Delgadillo, 2016). Actualmente, se conserva la actividad ancestral conocida como el trueque; en otras palabras, se intercambia un producto por otro. Según Rosas, Calderón y Rodríguez, el tianguis hace que Tianguistenco sea un "[…] polo de atracción para los comerciantes, de los municipios conurbados […]" (2018: 805). Esto lo confirma Gómez (2017), pues señala que a este municipio acuden más de 3,500 comerciantes.

La información anterior destaca no solo la importancia del comercio en el municipio, sino también la riqueza cultural que se manifiesta en el tianguis. Además, se observa que los martes hay un aumento significativo de la movilidad, ya que tanto comerciantes como compradores/as provienen de distintas comunidades del municipio y de otros territorios. La afluencia de la población genera una demanda mayor de transporte público, además, se convierte en un factor de riesgo, dado que la aglomeración facilita la violencia sexual en el transporte público (Robles, 2023).

[47] Este sector corresponde a diferentes servicios como: comercio, transporte, comunicaciones, entre otros, el sector industrial realiza la transformación de las materias primas y el primario está integrado por la ganadería, pesca, minería, *etc*.

VI. Cultura y tradiciones

Tianguistenco se distingue por su cultura, especialmente por sus fiestas religiosas, una de las celebraciones más destacadas es la fiesta patronal del Señor de Santiago Apóstol, que se celebra cada 25 de julio. Además, el 25 de diciembre, Santiago se llena de color y tradición con el paseo de carros alegóricos, otro de los eventos que captan la atención tanto de locales como de visitantes (Delgadillo, 2016), pero las celebraciones de Tianguistenco no se limitan a su cabecera municipal. En sus comunidades, la diversidad de fiestas patronales a lo largo del año convoca a muchas personas. Un evento que resalta es el carnaval de San Pedro Tlaltizapán, donde las danzas tradicionales como los arrieros, las maringuillas, y los chinelos animan la fiesta.

Entre las comunidades más visitadas esta Guadalupe Yancuictlapan o "Gualupita", que es famosa por la producción de textiles de lana. La habilidad de los y las artesanas se refleja en la creación de sarapes, gabanes, chalecos, *etc*., esta actividad es símbolo de identidad cultural de este territorio.

El aumento de visitantes a Tianguistenco altera la dinámica de movilidad tanto de sus habitantes como de quienes se desplazan habitualmente hacia este municipio, lo que genera cambios en los trayectos y tiempos de traslado.

VII. Transporte público

De acuerdo con el *Plan Municipal de Desarrollo 2025–2027 de Tianguistenco*, las necesidades de movilidad local están cubiertas por la oferta existente de transporte público. El análisis que se presenta a continuación permite contrastar esta afirmación con la realidad del municipio.

La información contenida en el *Plan de Desarrollo Municipal de Tianguistenco 2022 – 2024*, indica que existen rutas interregionales de transporte que conectan al municipio con la Ciudad de México y Cuernavaca. Además, se cuenta con transporte de mediana capacidad y taxis colectivos, para desplazarse dentro y fuera del municipio (Gobierno Municipal de Tianguistenco, 2022).

El transporte público en Tianguistenco opera bajo un esquema de concesiones. Mediante una solicitud de acceso a la información dirigida al gobierno

municipal de Tianguistenco, se consultó cuáles son los medios de transporte público disponibles en el municipio y quién los regula. En respuesta, se informó que actualmente existen cuatro tipos de transporte que se enuncian a continuación:

1. Autobuses Flecha Roja[48]
2. Microbuses “Línea 1.º de Mayo” y “Línea Estrellas del Noroeste”
3. Modalidad camioneta Urban “Nueva generación”
4. Taxis discrecionales (Solicitud 00010/TIANGUIS/IP/2025).

En relación con la regulación de estos medios de transporte, el ayuntamiento informó que la instancia responsable de regular el servicio de autobuses, microbuses y modalidad Urban es la Secretaría de Movilidad del Estado de México. A diferencia de estos servicios, los taxis colectivos operan bajo una regulación limitada o inexistente, situación que fue confirmada tanto por la Secretaría como por el propio ayuntamiento (Solicitud 00047/SMOV/IP/2025).

La Secretaría de Movilidad indicó que “[…] dicho transporte no está permitido por la legislación en la materia. En consecuencia, no es reconocido por la Secretaría de Movilidad, siendo ésta la única autoridad administrativa que regula el transporte público en la entidad” (Solicitud 00047/SMOV/IP/2025). De manera similar, el Ayuntamiento de Tianguistenco 2025 – 2027 advirtió que, no se reconoce el servicio de “taxi colectivo”; los taxis que brindan el servicio en la zona son conocidos como “tolerados”. Además, enuncia, que la Secretaría de Movilidad es quien proporciona algunos lineamientos para este servicio, pero no se tiene un reglamento de operación para la modalidad de taxi (Solicitud 00009/TIANGUIS/IP/2025).

La información proporcionada por ambas instituciones prueba que los taxis colectivos son un medio de transporte público que no es reconocido ni regulado, aunque, la operatividad de estos sea evidente en la entidad y, por supuesto, en Tianguistenco.

La información obtenida en las solicitudes de acceso a la información evidencia una contradicción entre el PMD 2025–2027 y la situación actual del

[48] Esta empresa proporciona el servicio a la Terminal Observatorio de la Ciudad de México, también brinda el servicio para el traslado a la ciudad de Cuernavaca, Chalma y Tenango del Valle.

transporte público en el municipio. Mientras el Plan afirma que las necesidades de movilidad están cubiertas, la evidencia muestra un sistema fragmentado, compuesto por medios de transporte regulados y otros que operan de manera irregular. Esta situación revela vacíos normativos y administrativos que afectan la experiencia cotidiana de desplazamiento de la población.

Por otra parte, en una publicación periodística en *El Sol de Toluca* que se titula “Taxis colectivos, un mal necesario en el Valle de Toluca”, se expone que, los taxis colectivos son un medio de transporte informal que responde a las necesidades de movilidad de muchas personas que residen fuera de la capital mexiquense en donde la cobertura de transporte formal o legal es insuficiente e ineficiente. La nota menciona municipios como Zinacantepec, Tenango del Valle, Valle de Bravo, Tianguistenco, entre otros. En ella se recogen testimonios de mujeres que viven en Villa Victoria, Sultepec y Almoloya de Juárez, quienes destacan que este medio de transporte facilita sus desplazamientos cotidianos, pues les permite llegar más rápido a sus hogares, con una menor distancia entre el punto de descenso y su domicilio, en comparación con el microbús, que tarda en pasar y las deja a mayor distancia. Incluso se retrata cómo, en este medio de transporte, las mujeres se organizan para viajar juntas y hacer sus trayectos más seguros. Al cierre de la publicación, se aborda el tema de los operativos que se han realizado para inhibir este servicio, pero se concluye que estos prevalecen porque el transporte público formal en la entidad no es suficiente para la población que lo compone.

La información anterior revela un problema de fondo: no se garantiza adecuadamente el derecho a la movilidad. El hecho de que miles de personas recurran diariamente a un servicio informal como el taxi colectivo demuestra una falla en el sistema de transporte público regulado: no es accesible ni suficiente para todas las personas que dependen de él.

Ante esta realidad, surge el siguiente cuestionamiento: ¿Qué es mejor: formalizar este medio de transporte o eliminarlo completamente? Si se opta por lo

segundo, ¿cómo se atenderían las necesidades de quienes dependen de este servicio para desplazarse diariamente a sus trabajos, escuelas u otros destinos?

Es innegable que la cultura de la legalidad es necesaria y deseable para garantizar un sistema de transporte público de calidad. Por ello, es fundamental revisar minuciosamente cómo se pueden cubrir las demandas de movilidad de miles de personas, pues moverse permite acceder a otros derechos, pero estos desplazamientos deben ser seguros, adecuados, y accesibles. Por ello, sería importante considerar la regulación y adecuación de los taxis colectivos, garantizando condiciones dignas tanto para las y los usuarios como para los operadores, y así construir un modelo de movilidad que parta de las realidades concretas de la población.

Para finalizar este tema, en las redes sociales del Ayuntamiento de Tianguistenco 2025–2027 se informó del inicio de una estrategia de regulación del transporte público[49], en coordinación con la Secretaría de Movilidad. Sin embargo, no se proporcionó información detallada que permitiera identificar los tipos de transporte público incluidos.

VIII. Gobierno Municipal de Tianguistenco 2025 – 2027

La administración municipal de Tianguistenco está encabezada por la presidenta municipal Erika Olea de la Torre, quien asumió el cargo el primero de enero de 2025 para el periodo 2025 – 2027.

De acuerdo con la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de México, todos los municipios de la entidad están obligados a crear una dirección o un instituto de las mujeres (LVI Legislatura del Estado de México, 2008). Estas instancias son necesarias para apoyar la igualdad de género y la prevención de la violencia contra las mujeres. En tal sentido, en Tianguistenco se cuenta con un Instituto Municipal de las Mujeres (IMM), su titular es Isabel Gómez Jiménez (Solicitud 00070/TIANGUIS/IP/2025). El Instituto no figura en el organigrama proporcionado por el Ayuntamiento (Solicitud

[49] Al cierre de la investigación (agosto de 2026), no se encontró información pública que diera cuenta de avances, acciones implementadas o detalles adicionales sobre esta estrategia.

00069/TIANGUIS/IP/2025), lo cual evidencia la falta de reconocimiento formal en la estructura municipal. En ausencia de respaldo institucional, se puede suponer que el acceso a los recursos del instituto es limitado, lo que podría dificultar la ejecución efectiva de sus funciones.

Los integrantes de este instituto son: un abogado, un psicólogo, una auxiliar administrativa y la titular, con formación en Derecho (licenciatura), Maestría en Psicología, Pasante en Ciencias de la Comunicación y Técnica en Comercio, respectivamente (Solicitud OOO60/TIANGUIS/IP/2025).

Respecto a las estrategias implementadas para atender y prevenir la violencia de género contra las mujeres en el municipio de Tianguistenco, el Instituto Municipal de la Mujer (IMM) informó que brinda capacitaciones sobre temas relacionados con dicha problemática. Estas capacitaciones están dirigidas a la población en general, a instituciones educativas y al personal de la administración municipal. No obstante, no se especificaron los temas abordados en dichas actividades (Solicitud 00054/TIANGUIS/IP/2025).

A pesar de que el *PMD de Tianguistenco 2025–2027* asigna al IMM un papel central en la transversalización de la perspectiva de género y en el diseño de políticas para prevenir la violencia contra las mujeres, en la práctica estas funciones no se materializan plenamente. El instituto opera con reconocimiento institucional limitado, escasos recursos y acciones reducidas principalmente a capacitaciones, lo que revela una brecha significativa entre lo planteado en el instrumento de planeación y las capacidades reales del organismo.

Por otro lado, la Defensoría Municipal de Derechos Humanos señaló que atiende la violencia de género mediante pláticas, talleres y capacitaciones dirigidas a niñas, niños, adolescentes, mujeres y a la población en general, con un enfoque en la prevención de todo tipo de violencia de género. Además, indicó que proporciona asesoría jurídica o canaliza los casos a las instancias correspondientes. En los casos en que la violencia es ejercida por un servidor público, se inicia una queja formal (Solicitud 00054/TIANGUIS/IP/2025).

Además de la Defensoría y el IMM, las y los encargados de prevenir la violencia de género en el municipio son: la Comisaría de Seguridad Pública Municipal, la Dirección de Educación, la Procuraduría de Protección de Niños, Niñas y Adolescentes del Sistema Municipal DIF y el Juzgado Cívico (Solicitud 00054/TIANGUIS/IP/2025).

Cabe destacar que la unidad de transparencia del ayuntamiento canalizó las solicitudes de información a distintas instancias. Sin embargo, las respuestas obtenidas fueron, en su mayoría, limitadas y evasivas. Se compartieron los oficios emitidos por dicha unidad, lo que permitió observar que las preguntas no eran revisaban con detenimiento, ya que en varias ocasiones se enviaban a áreas que no tenían injerencia en los temas solicitados. Por otro lado, es importante señalar que la Comisaría de Seguridad Pública, a pesar de su vinculación directa con la atención de casos de violencia de género, optó por no proporcionar información en la mayoría de las solicitudes.

IX. Violencia de género contra las mujeres en Tianguistenco

En 2010 se realizó el *Diagnóstico de la condición y posición de género de las mujeres de Santiago Tianguistenco*. Este se efectuó mediante el Fondo para el Desarrollo de las Instancias Municipales de la Mujer (FODEIMM)[50]. El objetivo del diagnóstico fue identificar las brechas de desigualdad entre mujeres y hombres, a fin de conocer las condiciones de vida de las mujeres en el municipio. La metodología fue de tipo mixto y los ejes considerados para el análisis fueron: situación laboral, educación, servicios de salud, violencia, toma de decisiones, participación política y ciudadana, y dinámica familiar.

En el eje de violencia se encontró que las mujeres reconocen en mayor medida la violencia física, solo un 21% de las mujeres que participaron en el diagnóstico aceptan que han sido agredidas con gritos o insultos. Además, se observó que las parejas de estas mujeres deciden cuándo pueden o no salir, según hayan realizado sus quehaceres domésticos o no (Inmujeres, 2010).

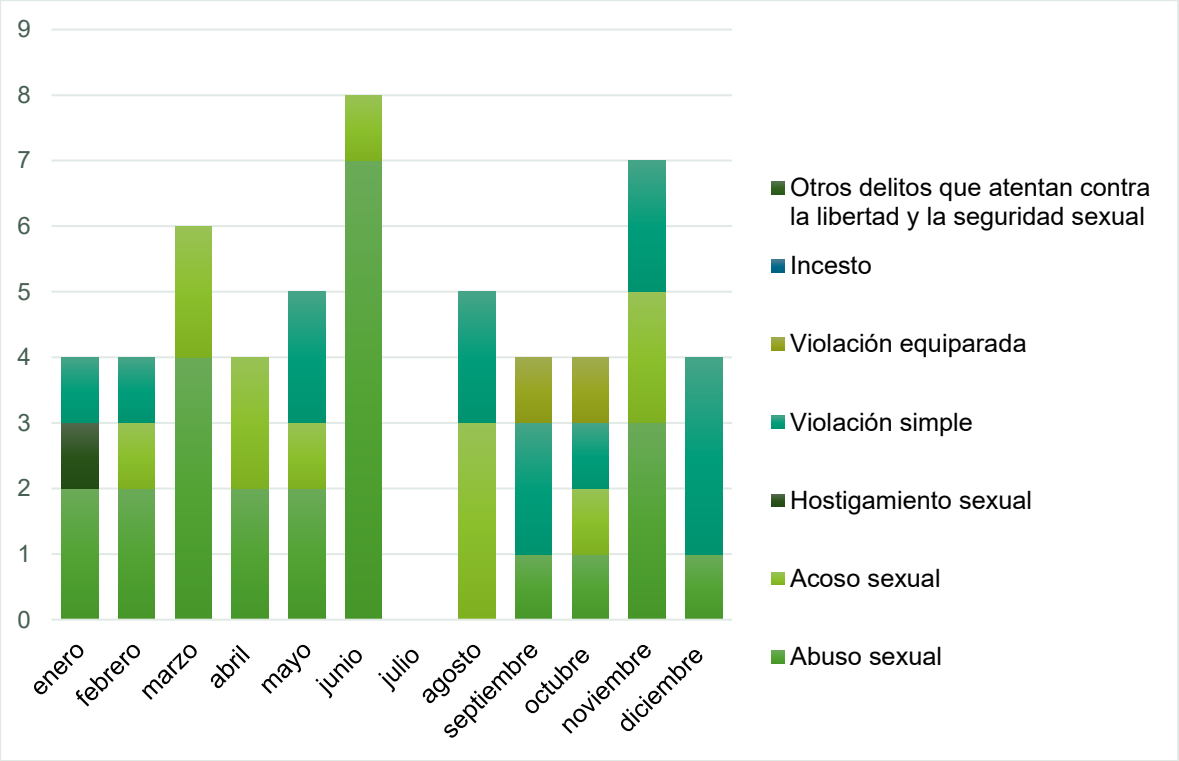
[50] Este programa federal buscaba incentivar la institucionalización y la transversalización de la perspectiva de género en los gobiernos municipales.

En el diagnóstico se les pregunta por sus necesidades cuando fueron violentadas. En tal sentido, se encontró que 178 de las 204 mujeres que participaron en este diagnóstico solicitó auxilio policial cuando la agredieron, siete mujeres indicaron haber requerido atención psicológica y cuatro de ellas solicitaron atención hospitalaria (Inmujeres, 2010). Las mujeres hicieron notar su descontento con la actuación de las instituciones gubernamentales de procuración de justicia, pues señalaron que solo les hacen caso si van muy golpeadas. El diagnóstico mencionado anteriormente proporciona un antecedente importante sobre el contexto de violencia contra las mujeres en el municipio. Sin embargo, es crucial señalar que este diagnóstico data de hace 15 años y que, desde entonces las administraciones municipales no han generado información actualizada sobre el tema. La situación de violencia hacia las mujeres no solo no ha mejorado, sino, que, en muchos casos, podría haber empeorado con el tiempo, la que subraya la urgente necesidad de realizar nuevos estudios y tomar acciones efectivas para enfrentar esta problemática.

Con respecto a los delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual en Tianguistenco se identificó que en 2024 se presentaron 55 delitos de este tipo según la Fiscalía General de Justicia del Estado de México[51].

[51] En la FGJ del Estado de México procesa información sobre delitos, contemplados en denuncias presentadas ante el ministerio público en el Estado de México (Solicitud 00254/FGJ/IP/2025)

Gráfica 6. **Tianguistenco. Incidencia de delitos que atentan contra la libertad y la seguridad sexual (2024)**



Fuente: elaboración propia con base en los registros de la FGJ del Estado de México

El abuso sexual se ha consolidado como el delito sexual con mayor incidencia, tanto en el municipio como en la entidad y a nivel nacional. Este hecho refleja una alarmante realidad que afecta a muchas personas especialmente a las mujeres y niñas. Tras el abuso sexual, se encuentra el acoso y la violación simple, que también representan graves infracciones a los derechos humanos y a la integridad de las víctimas.

La información recabada hasta el momento permite asegurar que la violencia sexual es un problema en Tianguistenco. No obstante, se carece de información respecto a esta en el contexto del transporte público de ahí que sea necesario el acercamiento al territorio y la aplicación de instrumentos para recabar información primaria que permita conocer el fenómeno a partir de lo dicho por las y los tianguistecanos.

INFORMACIÓN PRIMARIA

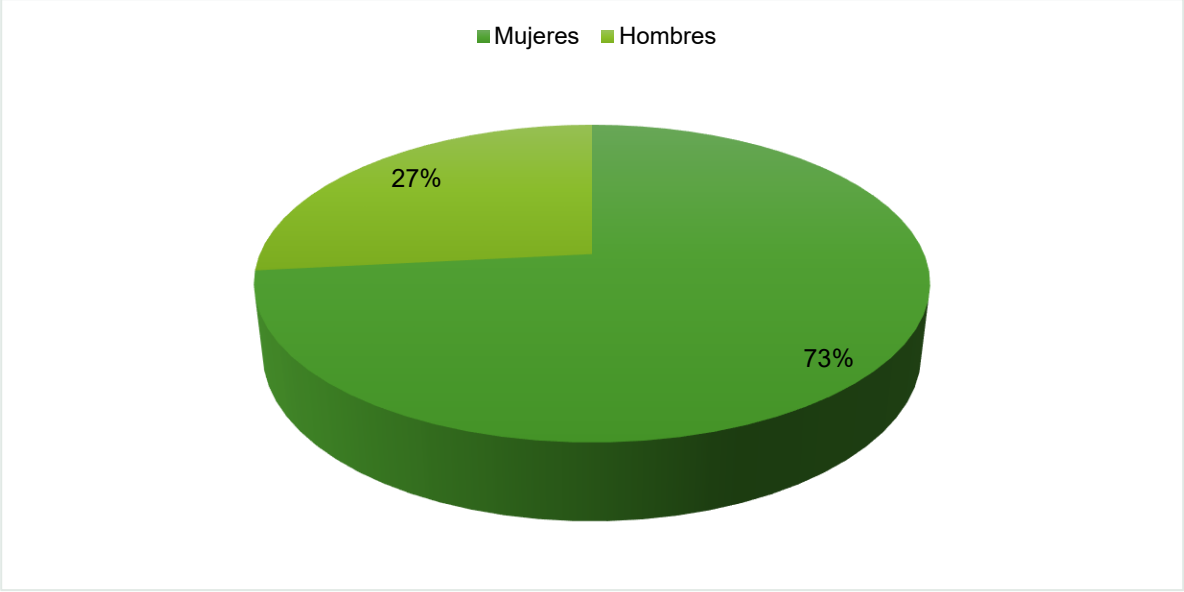
Como resultado del procesamiento de la información recopilada en campo a través de la aplicación de cuatro técnicas de investigación -encuesta, entrevista, observación y taller de contramapeo- se deriva el siguiente análisis, organizado por técnica.

4.4. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA TÉCNICA DE ENCUESTA

I. Datos sociodemográficos

La población total de este diagnóstico asciende a 45 personas[52]. El rango de edad con mayor representación es el de las y los jóvenes, de 14 a 19 años (54%). De las personas encuestadas, 33 son mujeres y 12 hombres; tal como se muestra en las siguientes gráficas.

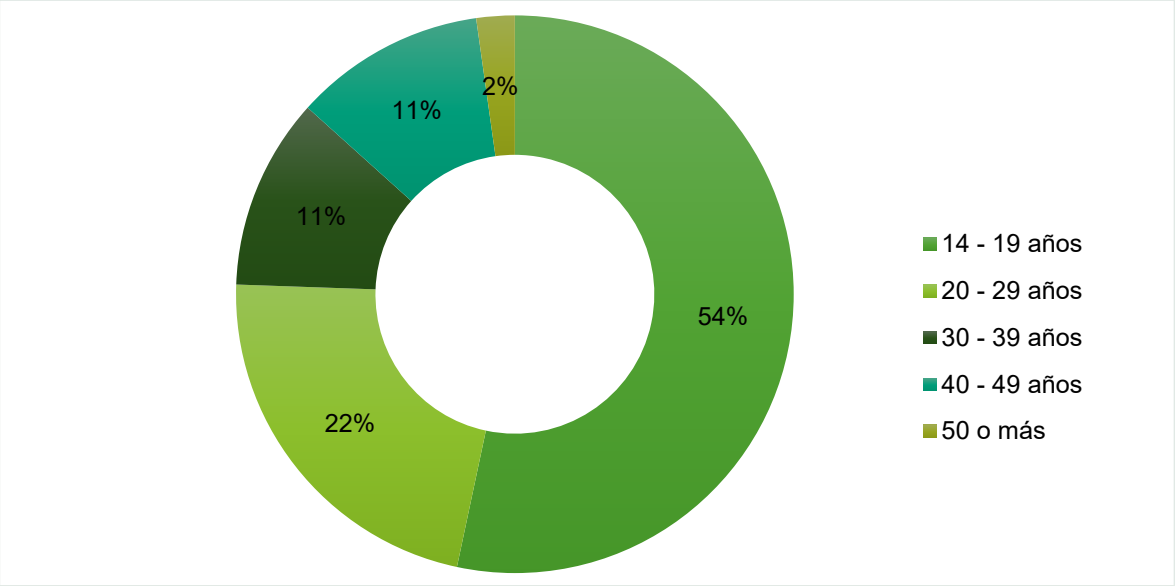
Gráfica 7. **Distribución por sexo de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

[52] Por razones metodológicas y con el objetivo de tener información general del fenómeno de la violencia sexual en el transporte público, se decidió que todas las personas que integran el diagnóstico contestaran primero el cuestionario. Posteriormente, las mujeres que estuviera interesadas podían sumarse a la técnica de entrevista o taller.

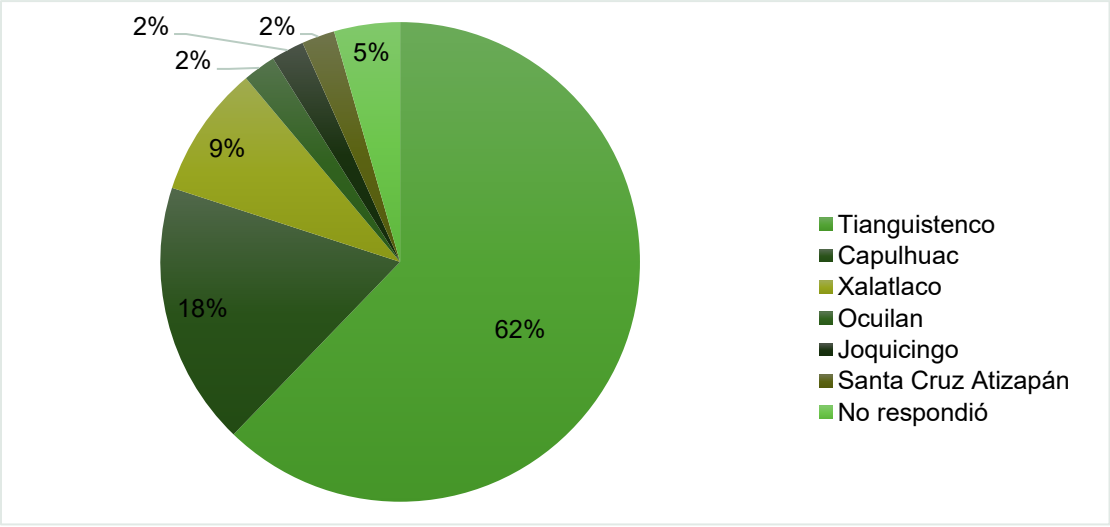
Gráfica 8. **Distribución por rango de edad de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

La población encuestada proviene de seis municipios distintos: Tianguistenco, Capulhuac, Xalatlaco, Ocuilan, Joquicingo y Santa Cruz Atizapán. De estas personas, la mayoría vive en Santiago, cabecera municipal de Tianguistenco.

Gráfica 9. **Distribución por municipio de residencia de la población encuestada**

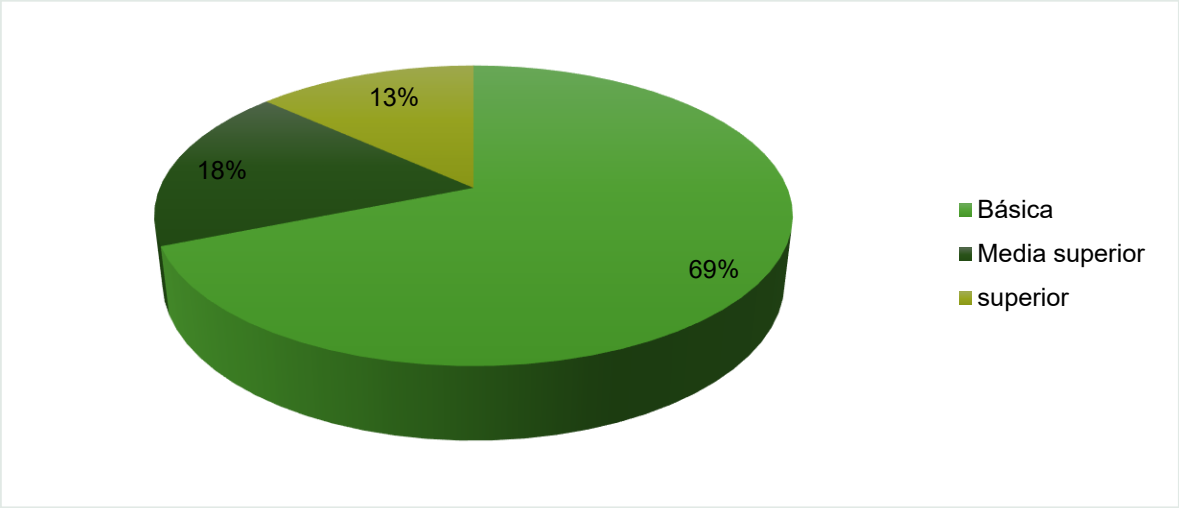


Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

En relación con la situación conyugal de las y los encuestados, 29 son solteros/as, siete mujeres reportaron estar unidas, tres casadas, dos divorciadas, y cuatro personas no expresaron su situación conyugal.

La escolaridad de la población encuestada muestra una concentración en el nivel básico (69%), principalmente personas que tienen la secundaria, esto se explica porque la primera etapa de aplicación de este instrumento fue en una institución de este nivel educativo. Después se identificaron personas con educación media superior (18%), y una parte más reducida ha alcanzado estudios de licenciatura (13%). Solo una mujer indicó contar con educación primaria, ella es la persona de mayor edad de este diagnóstico (58 años). Los resultados indican, que poco a poco ha aumentado la inserción de las mujeres en niveles educativos superiores, no obstante, la consolidación de este derecho aún está en proceso.

Gráfica 10. **Distribución según nivel de escolaridad de la población encuestada**

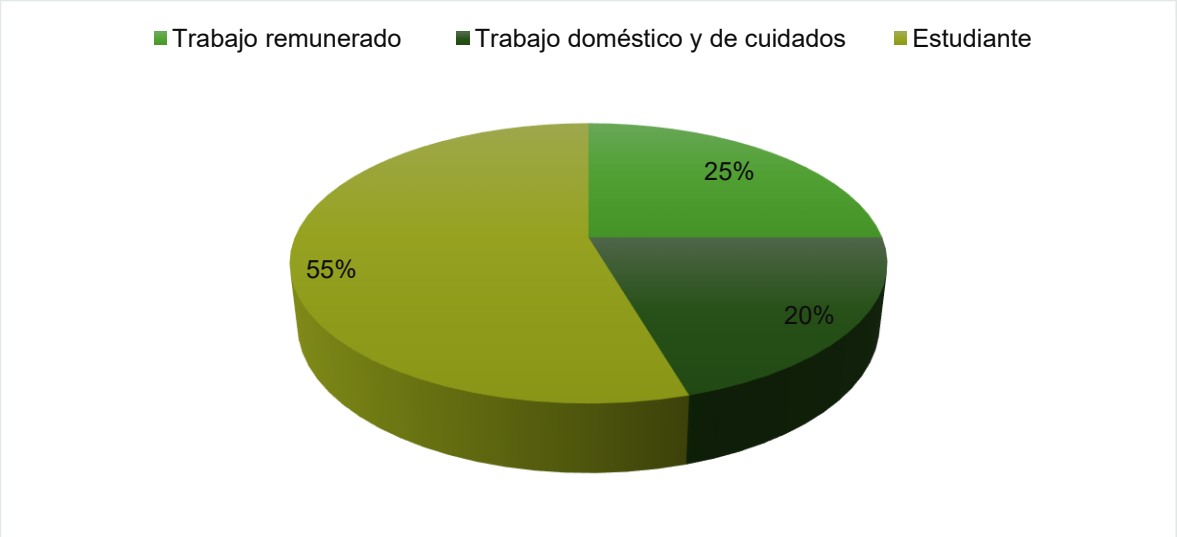


Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Más de la mitad de la población encuestada (55%) son estudiantes. Seguidas por las personas con trabajo remunerado (25%), quienes mencionaron dedicarse a actividades económicas como el comercio, los servicios de salud (enfermería y psicología) o como obreros/as en la zona industrial de Tianguistenco, entre otras. Finalmente, se encuentran las mujeres que señalaron dedicarse al trabajo doméstico y de cuidados (20%). Estas actividades son importantes de observar,

porque la ocupación principal de cada persona influye en sus necesidades de desplazamiento, un aspecto que será analizado con mayor detenimiento más adelante.

Gráfica 11. **Distribución según la ocupación de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Para cerrar la caracterización sociodemográfica, se preguntó si las personas encuestadas tenían alguna discapacidad. El 7% respondió que sí, siendo la discapacidad motriz la más frecuente. Estas personas comparten necesidades específicas en el uso del transporte público, como viajar en vehículos amplios y sentarse en la parte trasera, donde se sienten más cómodas. Asimismo, señalaron diversas dificultades que enfrentan en sus desplazamientos, entre ellas la actitud de algunos operadores, quienes se han molestado al expresar sus necesidades o se niegan a abordar unidades que no cumplen con los requisitos mencionados anteriormente. También comentaron que tomar el transporte es complicado, ya que implica caminar mucho, lo cual es doloroso debido a su condición. Finalmente, una de las personas encuestadas expresó que no utiliza el microbús porque no puede subirlo por la altura del vehículo, lo que evidencia las limitaciones de accesibilidad de los servicios de transporte.

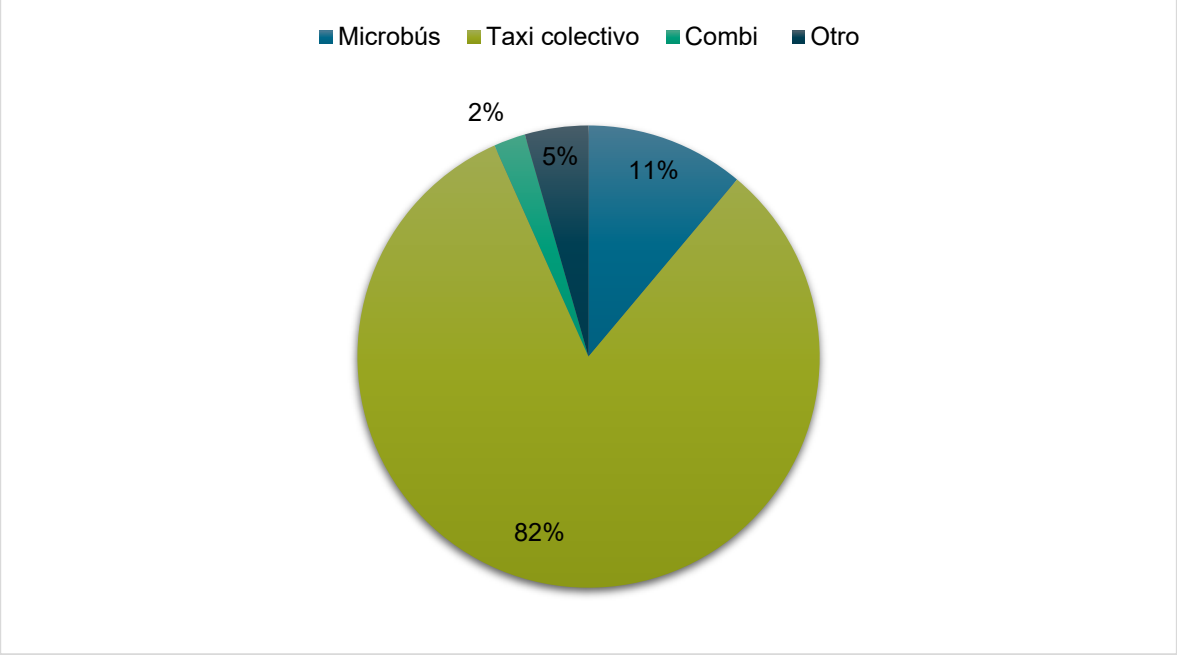
Estos testimonios, revelan las desigualdades que enfrentan las personas con discapacidad. Además, evidencian que la infraestructura de movilidad no responde a sus necesidades, lo que constituye una violación de sus derechos humanos.

Los datos sociodemográficos recabados fueron fundamentales para el análisis, ya que permitieron conocer mejor a las personas encuestadas e identificar las diferencias entre ellas en relación con la violencia sexual, la percepción de inseguridad y las formas de movilidad.

II. Movilidad y transporte

A fin de conocer el tipo de transporte público utilizado, la frecuencia de uso, los propósitos de viaje y la percepción de la calidad de este servicio público por parte de las y los encuestados, se incluyeron seis *ítems* en el cuestionario. A continuación, se presentan los hallazgos más relevantes:

Gráfica 12. **Distribución según medio de transporte público utilizado por la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

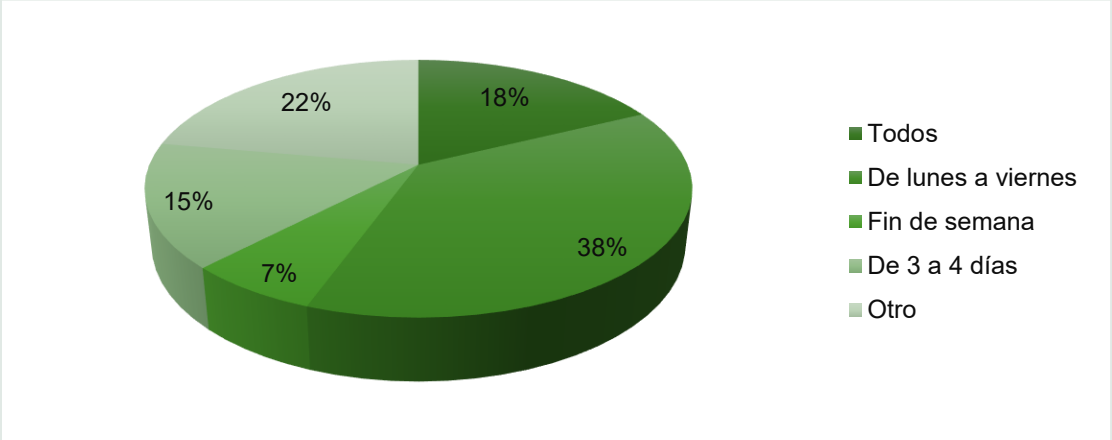
La gráfica 12 muestra que el medio de transporte público más utilizado por la población encuestada es el taxi colectivo, con 82%; en segundo lugar, el microbús, con 11%. La preferencia de este medio de transporte puede estar vinculada con

mayor comodidad, rapidez y facilidad de acceso; en la exposición de resultados de la técnica de observación se entenderá mejor este punto.

Es importante resaltar que únicamente mujeres mencionaron utilizar el microbús; todas tienen 18 años o más y realizan trayectos más largos. Algunas provienen de municipios más alejados, como Ocuilan, o bien, aunque viven en Santiago, se trasladan a destinos más lejanos como Toluca u Ocoyoacac. Este patrón sugiere que el uso del microbús está vinculado a recorridos más extensos, posiblemente porque representa una alternativa más económica frente al taxi colectivo, o bien porque, en ciertos casos, es la única opción de transporte público disponible.

La mayoría de las personas encuestadas son usuarias frecuentes del transporte público. El 38% lo utiliza de lunes a viernes, el 18% todos los días, y el 15% entre tres o cuatro días por semana. Solo el 29% lo usa un día a la semana o de forma ocasional. Las personas que más dependen de este medio de transporte son aquellas cuya ocupación principal es trabajo remunerado y no remunerado (trabajo doméstico y de cuidados). De los estudiantes únicamente 60% usa este transporte de manera habitual, el otro 40% lo usa cuando no tienen acceso a transporte privado.

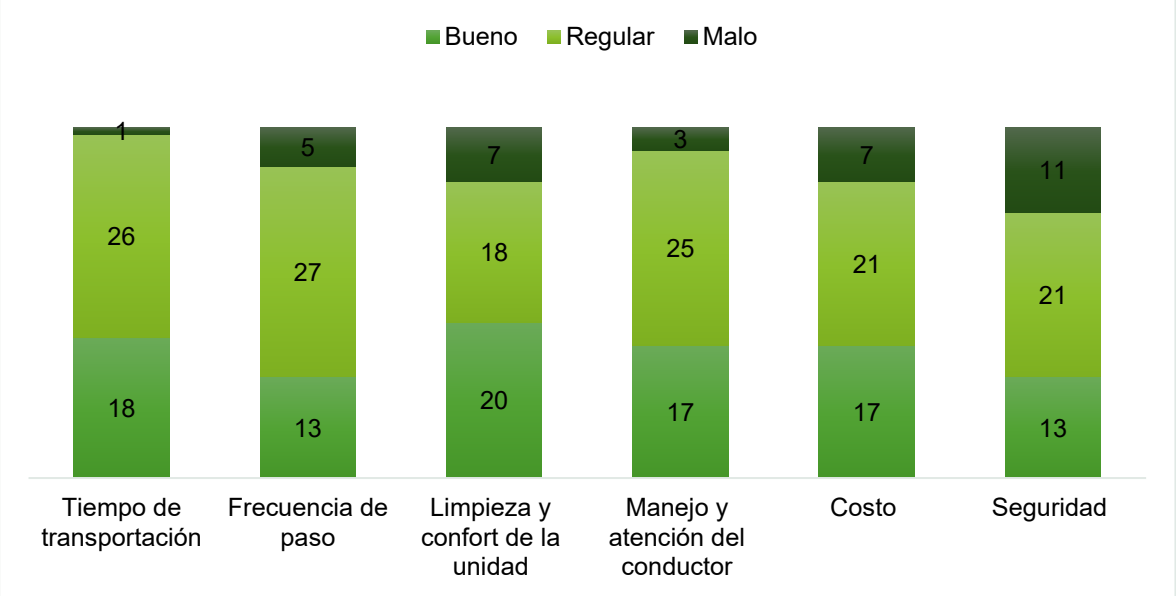
Gráfica 13. **Distribución según días a la semana que utilizan el transporte público la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

El tercer *ítem* se centró en conocer la percepción de las personas encuestadas sobre la calidad del servicio de transporte público. A partir de una escala de valoración: tres equivale a “bueno”, dos a “regular” y uno a “malo”.

Gráfica 14. **Aspectos de la calidad del transporte público**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

De manera general los aspectos de la calidad del transporte público fueron evaluados como regulares. La mayoría de la población percibe como positivo al tiempo de transportación, lo califican como regular o bueno, solo una persona dijo que era malo, aunque es necesario decir que gran parte de las y los encuestados se desplazan a comunidades cercanas, por lo que es rápido llegar a su destino. La percepción de quienes se mueven más lejos puede no coincidir con estos resultados, como el caso de la persona que dijo que era malo pues ella se desplaza de Ocuilan a Santiago en microbús y el tiempo de transportación es mayor.

Otro aspecto valorado positivamente fue el manejo y la atención del conductor, ya que solo tres personas lo describen como malo. Esto puede estar relacionado con que los operadores son parte de la misma comunidad; por tanto, existe una cercanía con la población usuaria lo que favorece un ambiente de

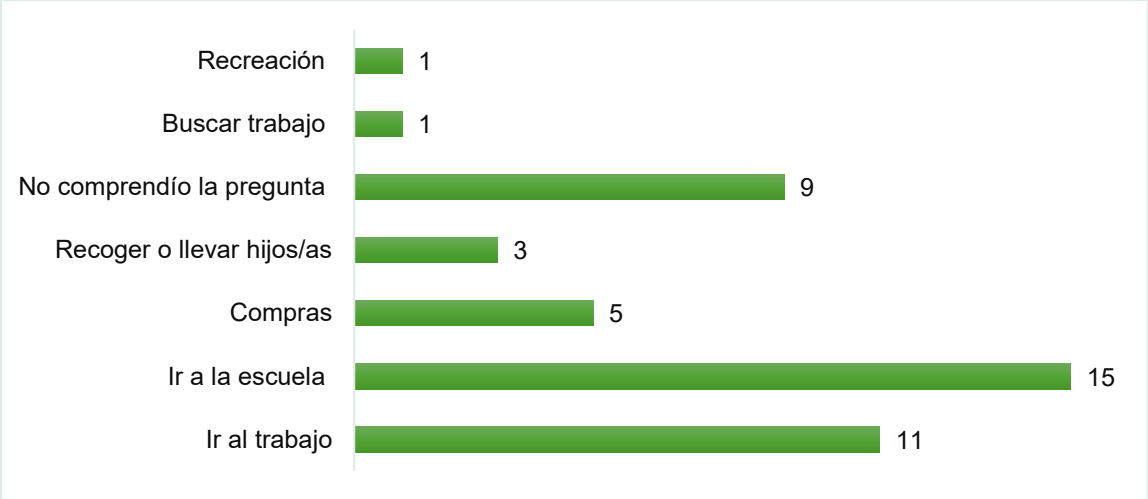
confianza[53]. Sin embargo, esta valoración presenta una contradicción, pues en preguntas posteriores y en entrevistas se reportaron casos en los que algunos operadores fueron identificados como agresores o responsables de revictimizar a personas que habían sufrido violencia sexual.

La percepción de los encuestados y encuestadas estuvo dividida en la frecuencia de paso, la limpieza y confort de la unidad, así como el costo. De modo que es posible que el cumplimiento de estos aspectos no sea coherente entre sí. Por ejemplo, que las unidades no siempre estén limpias, o que algunos días sea más difícil acceder al transporte. Por último, el aspecto peor evaluado fue la seguridad, que concentró el mayor número de valoraciones negativas. Esto refleja que las y los usuarios se sienten inseguros al utilizar el transporte público.

En conclusión, hace falta consolidar todos los aspectos que integran la calidad del transporte público. Asimismo, es importante recalcar que hubo personas que expresaron que su percepción se refería al servicio que ofrecen los taxis colectivos, pues la perspectiva que tienen del microbús[54] no es favorable[55], debido a que, en este transporte no hay control de las personas que suben, o se satura. Aunque los taxis tienen buenas calificaciones, es urgente regularlos para mejorar la calidad del servicio.

[53] Esta cercanía social representa una ambivalencia: si bien refuerza los lazos de confianza que mejoran la evaluación del servicio, también constituye una barrera para la denuncia de agresores, debido al riesgo de represalias.
[54] La percepción de inseguridad es distinta en cada tipo de transporte, lo cual se detalla más adelante. Esta diferencia radica en el entorno de riesgo y las dinámicas de violencia que se presentan en cada uno.
[55] Estos resultados concuerdan con la investigación de Romero y Cruz (2018) revisada en el apartado de transporte público.

Gráfica 15. **Distribución según propósito de viaje de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

La información del cuestionario arrojó que el principal propósito de viaje de la población encuestada es desplazarse a la escuela; el segundo es ir al trabajo y, en una menor proporción, los viajes por motivos vinculados al trabajo de cuidados.

Los hallazgos de esta investigación concuerdan con los planteamientos teóricos expuestos en el apartado sobre movilidad. Los relatos de las mujeres encuestadas muestran que sus trayectos son en zigzag, es decir, sus viajes están organizados para cumplir con varias tareas, sus trayectos no responden a un único propósito. Como muestra de ello, está el caso de una de las mujeres que vive en Xalatlaco, quien compartió que tiene que viajar a Santiago porque ahí es donde puede hacer el pago de servicios de internet, además, de llevar a su nieta a una actividad recreativa. Solo las mujeres encuestadas dijeron que se mueven por estas razones, los varones, indicaron que sus propósitos principales son: ir a la escuela o al trabajo, y uno de ellos comunicó que sale con fines recreativos.

Esto significa que el trabajo productivo y reproductivo está distribuido de forma desigual, ya que son principalmente las mujeres quienes se encargan en su totalidad de las tareas de cuidados.

Después de conocer los propósitos de viaje de las y los encuestados, se les cuestionó respecto a si sus viajes los realizan solos/as o acompañados/as. Los resultados muestran que el 58% de la población encuestada viaja sola, y el 42% lo

hace con acompañantes, siendo los familiares o amigos los acompañantes más comunes.

Es necesario tener en cuenta variables como la edad, la situación conyugal o la ocupación principal pues estos elementos revelan diferencias importantes al momento de traslado que pueden tener implicaciones en la percepción de seguridad o en sufrir algún evento de violencia en el medio de transporte utilizado, por ejemplo, los y las menores de edad suelen ir acompañados/as por sus padres o amigos/as. En contraste, los hombres de 18 años o más indicaron ir solos, mientras que entre las mujeres mayores de edad hay diferencias en sus respuestas según su situación conyugal y su ocupación principal, por ejemplo, las mujeres solteras tienden a viajar solas y si van acompañadas lo hacen con amigas/os, mientras que las mujeres unidas o casadas se trasladan con sus hijos/as o pareja.

Cabe señalar que únicamente las mujeres manifestaron viajar con personas que dependen de ellas, como puede inferirse al mencionar a sus hijos/as como acompañantes.

Debido a las tareas de cuidado que asumen y a la presencia de personas dependientes en sus trayectos, las mujeres enfrentan necesidades particulares de movilidad que deben ser reconocidas y atendidas en el diseño, y la estructura del transporte público.

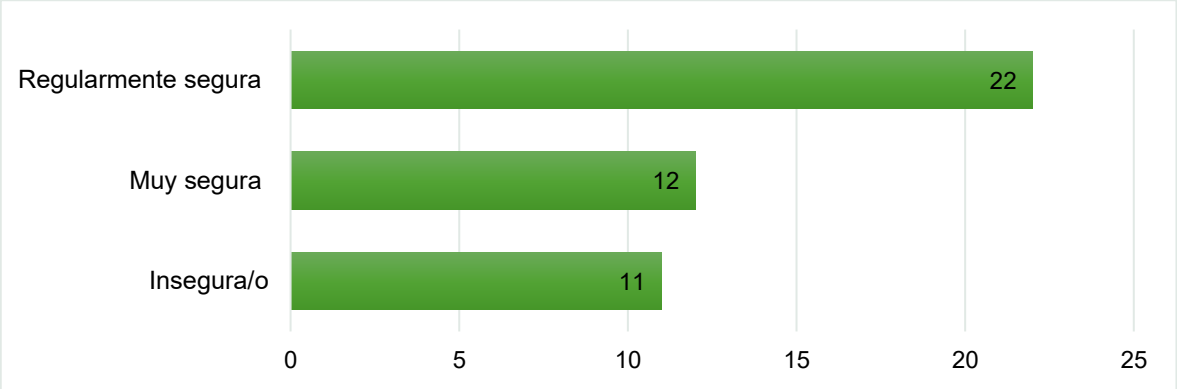
III. Percepción de seguridad o inseguridad

El tercer eje del cuestionario aborda la percepción de inseguridad. En este sentido, el primer *ítem* vinculado a este tema es: Como usuaria/o, ¿Qué tan segura/o se siente en términos de sufrir acoso u otro tipo de violencia sexual cuando usa el transporte público de Tianguistenco?

La población encuestada reporta sentirse regularmente segura (49%), o muy segura (27%) al usar el transporte público; solo el 24% indicó sentirse insegura. Esto apunta a que, en general, tanto hombres como mujeres no tienen miedo de sufrir una agresión sexual durante sus desplazamientos. Sin embargo, este primer acercamiento a la percepción de seguridad resulta contradictorio si se compara con la calificación asignada al aspecto de seguridad en el *ítem* de calidad del transporte.

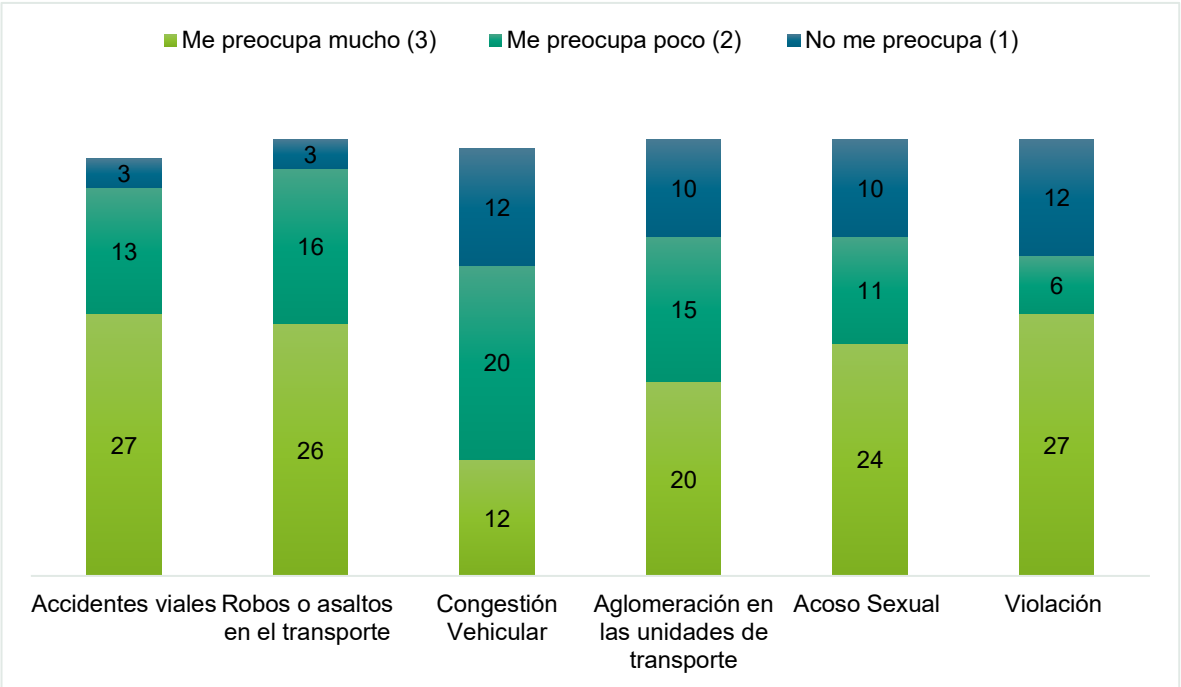
Además, esta aparente percepción de seguridad pierde coherencia en una pregunta posterior, en la que se identificaron conductas violentas relacionadas con el miedo a sufrir acoso u otras formas de violencia sexual.

Gráfica 16. **Población encuestada según percepción de seguridad o inseguridad respecto a vivir una agresión sexual en el transporte público**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Gráfica 17. **Grados de preocupación respecto a problemas frecuentes en el transporte público**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

En el *ítem* 8 se evaluó el nivel de preocupación que generan distintos problemas al usar el transporte público, utilizando una escala de uno a tres, donde tres significa “me preocupa mucho”, dos “me preocupa poco” y uno “no me preocupa”.

De los seis problemas planteados, cinco provocan mucha preocupación: los accidentes viales son lo que más agobia a la población encuestada, seguidos por los robos o asaltos en el transporte.

El acoso sexual, la aglomeración en las unidades de transporte, y la violación son problemáticas que provocaron opiniones variadas; si bien una proporción significativa de la población encuestada considera estos problemas como alarmantes, a otros no les preocupan en absoluto.

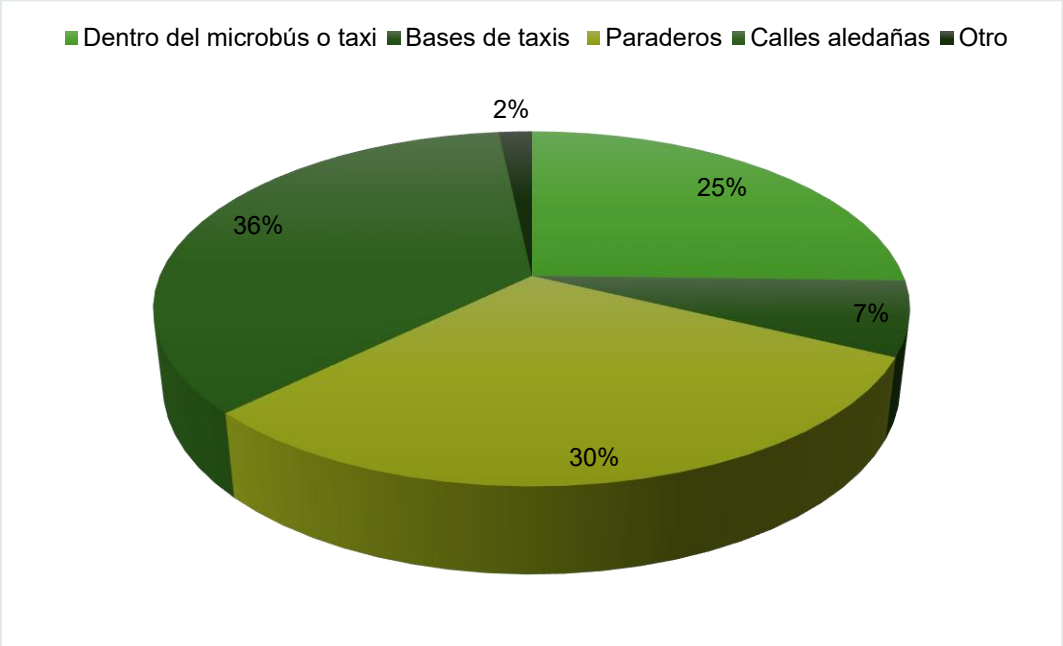
Al desagregar los resultados por sexo, se observó que el 42% de los varones manifestó no sentirse preocupado por el acoso sexual o la violación, a diferencia de las mujeres, de las cuales solo el 18% manifestó esta falta de preocupación; el resto se mostró alerta ante estas problemáticas. Dentro del 18% de mujeres, predominan las mayores de edad y las con escolaridad básica (secundaria). En el caso de los hombres, únicamente los adolescentes señalaron estar preocupados por el acoso sexual o la violación.

Asimismo, se identificó que las mujeres expresan mayor preocupación tanto por los delitos contra la propiedad como por los que vulneran la integridad sexual. En cambio, los varones muestran una percepción de inseguridad más baja, lo que se refleja en una menor preocupación. Sin embargo, los hombres tienden a mostrar mayor inquietud por los robos o asaltos que por las agresiones sexuales. Esta diferencia entre hombres y mujeres coincide con lo planteado por Robles, (2014)[56].

Por último, la congestión vehicular fue el único problema que, en general, suscitó poca preocupación. Esta perspectiva cambia los martes, pues ese día hay tianguis, lo que ocasiona que este territorio sea más visitado, se sature el transporte, y aumente el tiempo de traslado.

[56] Para mayor entendimiento revisar el apartado de percepción de inseguridad.

Gráfica 18. **Distribución según espacio percibido como más inseguro por la población encuestada**



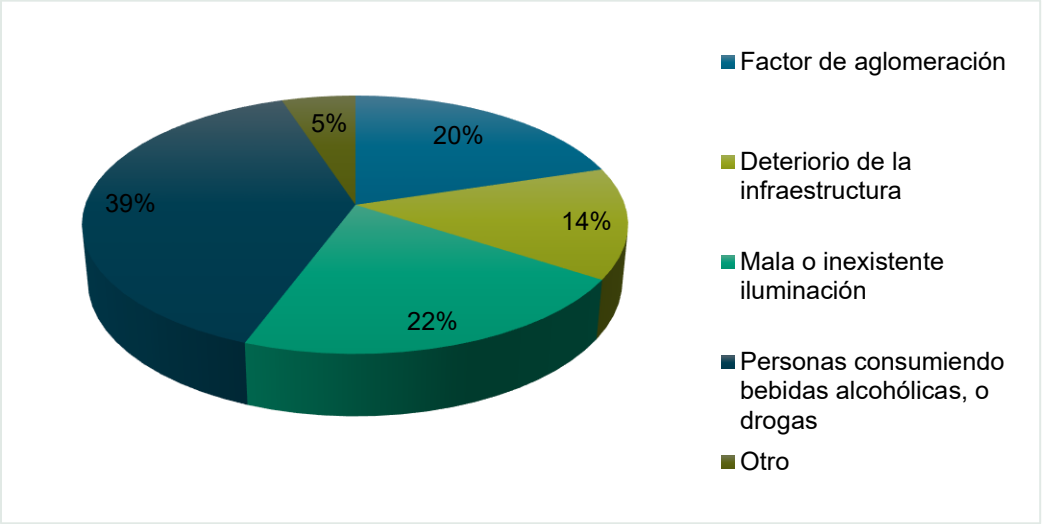
Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Los tres espacios en los que la población encuestada se siente más insegura son: las calles aledañas a la infraestructura de acceso (base de taxis o paraderos) (36%), los paraderos (30%) y dentro del microbús o taxi (25%). En lo referente al último espacio, se encontró que la gente se siente más insegura al estar a bordo del microbús que al ir en taxi.

Por otra parte, los espacios percibidos como inseguros son definidos por Alicia Lindón como lugares de violencia/miedo, ella los describe como formas espaciales en las que se inscribe el miedo de las personas, ya sea por vivencias previas, por la historia de los lugares, las personas que los habitan, las condiciones arquitectónicas, entre otros factores (Lindón, 2008).

En relación con lo anterior, se indagó sobre los factores que contribuyen a que el transporte público sea inseguro. Las respuestas de la población son las siguientes:

Gráfica 19. **Factores que favorecen que el transporte público sea inseguro según la percepción de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

De conformidad con la gráfica 19, el 39% de las personas encuestadas indicó que el factor que más contribuye a la inseguridad en el transporte público es la presencia de personas que consumen bebidas alcohólicas o drogas a bordo de la unidad o en la infraestructura de acceso. Esto saca a la luz otro problema: el alcoholismo y la drogadicción en la zona. Otros de los factores dichos con más frecuencia son: la mala o inexistente iluminación (22%) y el factor de aglomeración con 20%. Algunas de las personas encuestadas advirtieron de otros factores como la falta de vigilancia policial y la débil regulación del transporte. Esto se refiere a que no hay supervisión por parte de las autoridades sobre el funcionamiento del transporte y de quienes lo operan (ellas expresaron su preocupación por no tener información que identifique al conductor de la unidad, o por no tener los lineamientos para evitar la saturación del microbús).

Como se aprecia, los factores que generan inseguridad son tanto sociales como espaciales; en otras palabras, algunos son causados por las personas, y otros son elementos físicos.

Es necesario subrayar que la identificación de los espacios y microespacios del miedo, así como de los factores que las y los encuestados reconocen como detonantes de dicha inseguridad, constituye una base fundamental para comprender las relaciones de poder que se ejercen en el espacio público, así como las dinámicas sociales y las omisiones gubernamentales presentes en Santiago Tianguistenco.

El cuarto eje del cuestionario está compuesto por *ítems* que abordan las experiencias de violencia sexual de las y los encuestados. Como se puede apreciar a continuación:

Gráfica 20. **Distribución según tipo de agresión sexual experimentada por la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

De conformidad con los resultados de la encuesta, los tres actos violentos de tipo sexual más experimentados por la población encuestada son: miradas lascivas

(53%), le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque sexual[57] (33%) y silbidos, gemidos, insinuaciones (31%).

Gráfica 21. **Tipos de violencia sexual experimentados en el transporte público, según sexo**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

El análisis de resultados sobre haber experimentado violencia sexual desagregado por sexo, evidencia diferencias significativas. En este sentido, se

[57] Esta información pone en evidencia una contradicción relevante entre la percepción de seguridad y las experiencias vividas por la población encuestada. Mientras que en la pregunta sobre qué tan segura/o se siente en términos de sufrir acoso, la mayoría indico sentirse regularmente segura, los resultados respecto a las vivencias muestran como una parte importante de esta población ha sentido temor de ser agredida sexualmente. Esto sugiere que en el discurso la población se siente segura, pero si se escarba un poco se revela una realidad marcada por la violencia sexual.

encontró que el 78% de las mujeres encuestadas[58] han enfrentado al menos un episodio de violencia sexual mientras esperaban o se encontraban a bordo de una unidad de transporte público. En el caso de los varones, el 42% reportó haber vivido esta violencia. Además, de la diferencia en la prevalencia, también se observan distintos tipos de agresión por sexo. Las agresiones sexuales que han enfrentado tanto hombres como mujeres incluyen: miradas lascivas, silbidos, gemidos, insinuaciones, tocamientos y manoseos. Por otra parte, se detectó que los piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, persecuciones con intención de agredir sexualmente, actos que provocan temor de sufrir una agresión sexual, exhibicionismo (como la masturbación frente a ellas), y la toma de fotos o videos sin consentimiento, son tipos de violencia que únicamente han sufrido las mujeres. De esta manera, se demuestra que la violencia sexual en el transporte público y en la infraestructura de acceso afecta desproporcionadamente a las mujeres, tanto en frecuencia como en los tipos de agresión.

Si este análisis se observa a partir de otras características sociodemográficas, es posible identificar diferencias significativas entre los propios hombres. Por ejemplo, los varones de entre 14 y 15 años manifestaron haber sufrido violencia sexual, mientras que quienes ya son mayores de edad y trabajan afirmaron no haber vivido este tipo de experiencias. Además, en sus discursos y expresiones se evidenciaron actitudes reveladoras: uno de los hombres comentó que “ojalá lo hubieran acosado”, lo cual puede interpretarse de distintas maneras, ya sea que el acoso no sea percibido como una forma de violencia o que estas experiencias se presenten con mayor frecuencia en determinadas etapas de la vida, lo que podría ocasionar que con el paso del tiempo se les reste importancia o no sean recordadas como situaciones significativas, especialmente si no constituyen experiencias recurrentes. De ahí que se mostraran desconcertados ante dichos cuestionamientos.

[58] La prevalencia de violencia sexual en las mujeres que integraron este diagnóstico es mayor, esto se constató con información de las otras técnicas empleadas, pues a través de la reflexión colectiva o en un espacio de mayor profundidad aceptaron vivir violencia sexual y reconocieron otro tipo de agresiones sexuales que no mencionaron en esta técnica.

En cuanto a las mujeres, también se observaron diferencias importantes. Las adolescentes y las mujeres mayores de edad que aún son estudiantes tienen una identificación menor de los tipos de violencia. No obstante, mediante la técnica de contramapeo, lograron identificar con mayor amplitud las violencias que han vivido. Por otro lado, las mujeres de 23 años o más reportaron haber experimentado formas más alarmantes de violencia sexual, como la masturbación frente a ellas o la toma de fotos o videos de sus cuerpos sin su consentimiento.

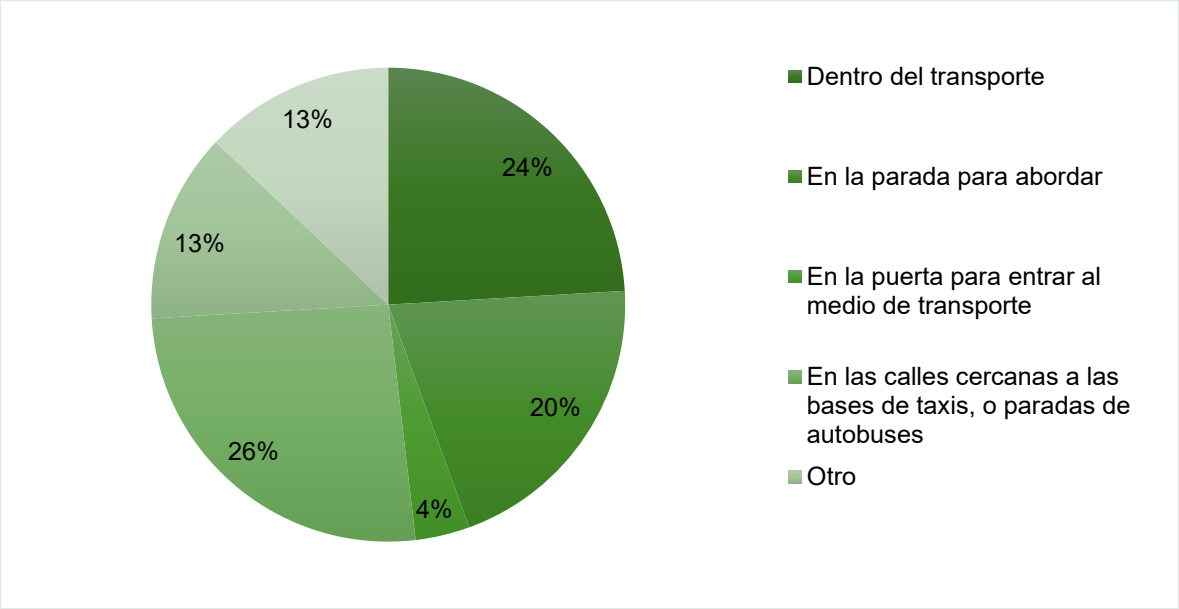
En general, la mayoría de las mujeres coincidieron en haber sufrido agresiones sexuales de tipo verbal y no verbal, así como en el miedo constante a sufrir un ataque sexual.

Es importante señalar que algunas de las mujeres que manifestaron no haber vivido violencia sexual durante esta técnica[59], no reconocen este tipo de violencia como un problema estructural que afecta a las mujeres en múltiples contextos a nivel mundial. En cambio, tienden a percibirla como una situación que solo experimentan “algunas mujeres”, atribuyéndola a factores individuales como la forma de vestir o de comportarse. Desde esta perspectiva, consideran que al “cuidarse” o “no dar pie” a la agresión, pueden evitarla. Esta visión individualizada de la violencia sexual invisibiliza su carácter sistémico y estructural, lo cual es especialmente relevante, ya que mientras no se reconozca como un problema público y colectivo, será difícil generar acciones conjuntas y efectivas para su erradicación.

Por último, si recordamos la teoría de la victimización (Garofalo, 1979), que plantea que las personas que han sido violentadas tienden a tener una mayor percepción de inseguridad, podemos asegurar que para esta encuesta esta teoría proporciona elementos para explicar la percepción tan elevada de inseguridad de las mujeres, pues corresponde con su nivel de victimización, aunque, se debe recalcar que no es la única explicación, pero sí es relevante.

[59] En la técnica de entrevista se identificó que si habían vivido violencia sexual.

Gráfica 22. **Distribución según espacio donde ocurrió la agresión sexual**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

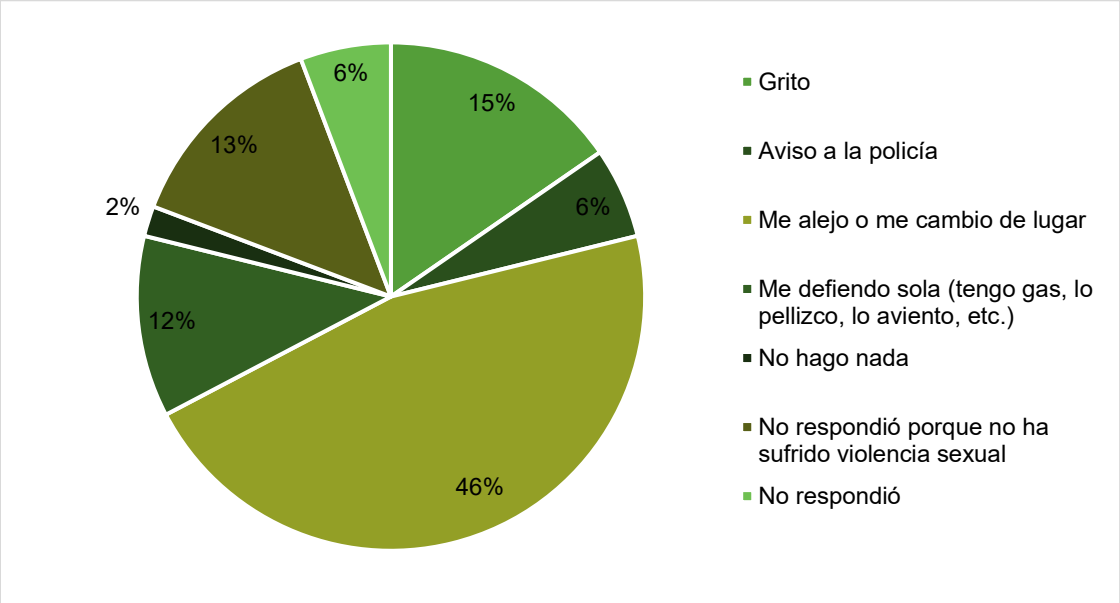
Las calles cercanas a las bases de taxis o paradas de autobuses son los espacios donde se registra el mayor número de casos de violencia sexual señalados por las y los encuestados, con un 26%; le siguen los incidentes ocurridos dentro del transporte público (24%) y en las paradas de abordaje (20%). Sin embargo, cabe hacer notar que las diferencias entre estos espacios no son relevantes, lo que significa que en todos estos espacios se registran agresiones, esto es, en el espacio público siempre está latente el riesgo de sufrir una agresión sexual.

Los espacios donde han ocurrido agresiones sexuales coinciden con los que las personas encuestadas identifican como los más inseguros. Lo grave es que estos espacios son nodos fundamentales de la infraestructura de movilidad; es decir, son lugares que no pueden evitar, porque forman parte de su desplazamiento cotidiano. Así, el miedo, que es una forma de violencia, se convierte en una condición constante para moverse.

Respecto a la forma en que reaccionaron las y los encuestados ante la violencia sexual que experimentaron, se halló que el 46% decidió alejarse o cambiarse de lugar, y que el 15% gritó. La primera acción es preventiva, pues no

hay una reacción reactiva, mientras que la segunda pone en evidencia el acoso al llamar la atención de las y los usuarios que están presentes o de las personas que van pasando por las calles cercanas. Cabe señalar que solo el 6% avisó a la policía. En los siguientes apartados se podrá conocer un poco más sobre cómo reaccionan las y los testigos de la violencia sexual.

Gráfica 23. **Reacciones ante la violencia sexual de la población encuestada**



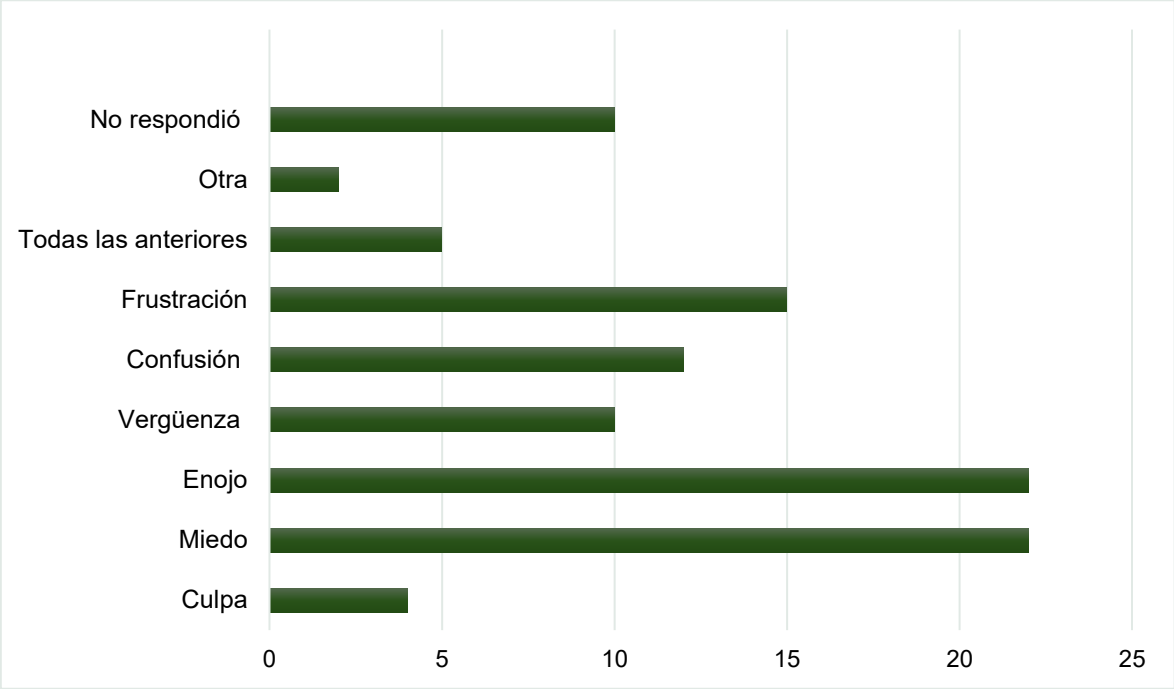
Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Las emociones más mencionadas por las personas encuestadas tras sufrir una agresión sexual fueron el enojo y el miedo. En el caso de los varones, las emociones predominantes fueron el enojo y la vergüenza. Este dato es relevante, ya que el enojo es una de las pocas emociones que los estereotipos de género permiten que los hombres expresen abiertamente. La presencia de la vergüenza, por otro lado, podría indicar que la agresión sexual que vivieron confronta con su socialización masculina.

En las mujeres, aunque el enojo también fue ampliamente reportado, el miedo se presentó como una emoción muy frecuente. Un punto llamativo es que solo las mujeres mencionaron haber sentido culpa. Como se abordó en el marco conceptual, esto puede vincularse con el discurso social que recrimina a las mujeres

y las responsabiliza de la violencia que viven. Esto es urgente cambiarlo, puesto que, si esto continúa, la impunidad seguirá creciendo.

Gráfica 24. **Emociones experimentadas tras vivir violencia sexual**



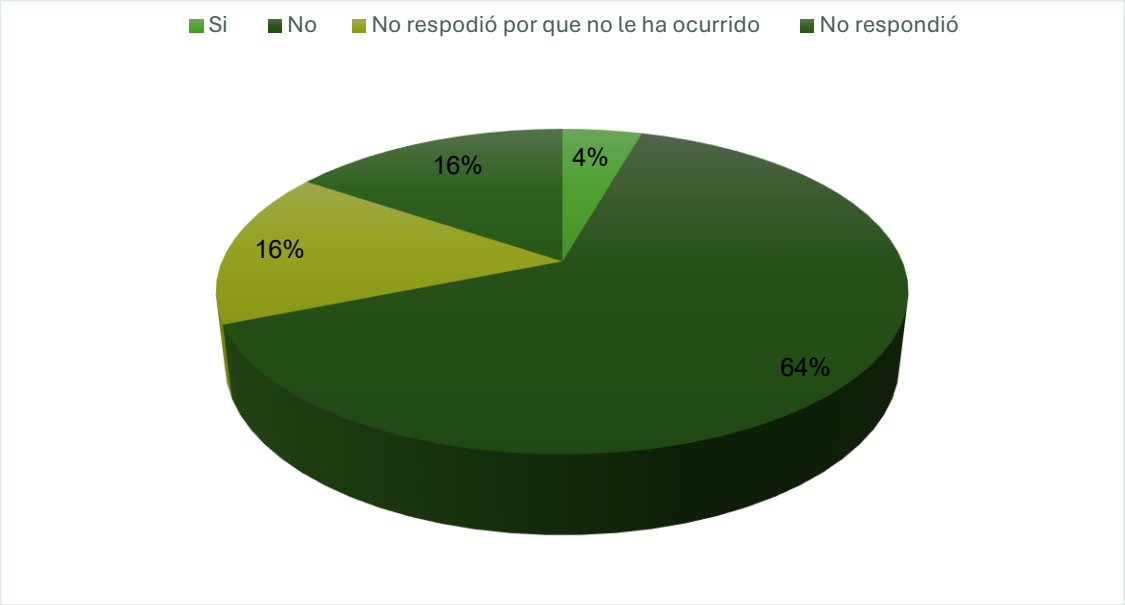
Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

De la población encuestada que ha sufrido violencia sexual, solo dos personas reportaron haber presentado una denuncia formal. Esto no implica que hayan obtenido justicia, sino únicamente que realizaron un reporte a través de los canales oficiales. Por otro lado, una proporción muy alta (64%) no presentó ninguna denuncia. Al plantear esta pregunta, algunas personas reaccionaron con risas y comentarios como “no nos creen” o “no sirve de nada”, lo que evidencia una baja confianza en las instituciones encargadas de la procuración de justicia.

Estos resultados coinciden con lo expuesto en el apartado sobre violencia sexual en el transporte público: tipología, causas y efectos, en el que se abordó la cifra negra de los delitos sexuales, es decir, aquellos que no son denunciados ni registrados oficialmente. La cifra negra confirma la dificultad que enfrentan las víctimas para acceder a la justicia y la necesidad de mejorar la atención prestada por las instituciones de procuración de justicia, así como los canales de denuncia.

Aunque de manera inicial, un punto clave para que la población denuncie es la identificación y desnaturalización de la violencia sexual, especialmente el acoso expresivo y el verbal, pues mientras esto siga siendo visto como algo “normal”, la denuncia no ocurrirá.

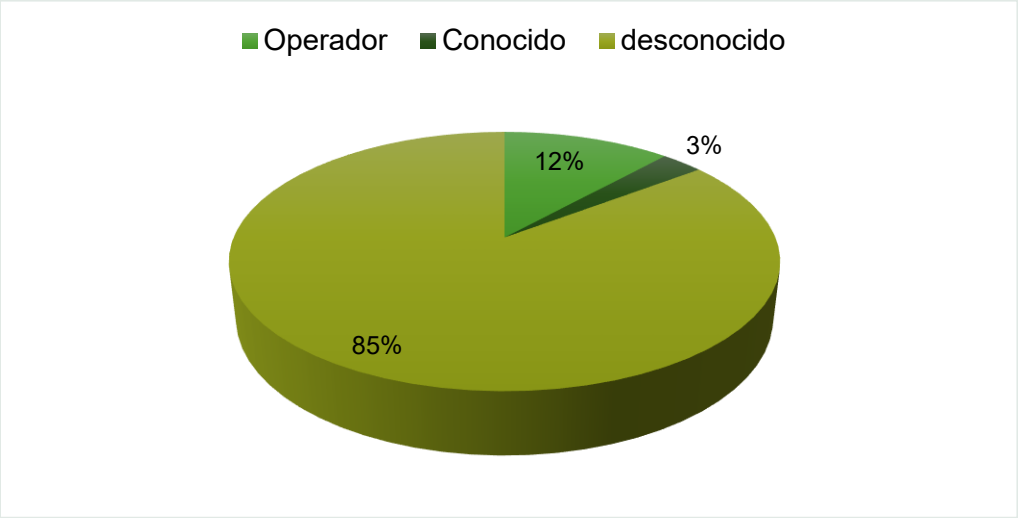
Gráfica 25. **Porcentaje de personas encuestadas que hicieron una denuncia o no cuando vivieron violencia sexual**



Fuente**: elaboración propia con datos del cuestionario**

Respecto al *ítem* 16, que abordó la identificación del agresor, se encontró que la mayoría de las personas encuestadas señaló a un desconocido como responsable de la agresión. En segundo lugar, nombraron a los operadores del transporte público. Solo una persona conocía a su agresor, este caso corresponde a uno de los adolescentes varones.

Gráfica 26. **Distribución según la identificación del agresor por parte de la población encuestada**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Los resultados de esta encuesta coinciden con lo reportado en otras investigaciones, que han documentado que la mayor proporción de agresores en el transporte público corresponde a personas desconocidas, seguida por los propios operadores del transporte público (Soto, 2019; Zermeño y Olivares, 2018). Esta información demuestra que no existe un perfil específico que determine quién agrede, ya que los factores clave son el sistema patriarcal y la cultura machista, que legitiman la agresión masculina y la dominación de los varones en el espacio público.

Casi para cerrar, se les preguntó a las y los encuestados qué estrategias de gestión del riesgo emplean en su vida cotidiana. Al respecto, se encontró que la mayoría opta por dejar de salir por la noche, una decisión que coincide con la relación entre la falta de iluminación y la percepción de inseguridad en los espacios públicos. Con la misma frecuencia, las personas encuestadas mencionaron estrategias para salir acompañadas/os, así como portar objetos de defensa para sentirse más seguras/os. En este sentido, en concordancia con lo expuesto en el marco conceptual del apartado sobre la percepción de inseguridad, las formas de

reaccionar de la población encuestada se clasifican en dos tipos: conductas de evitación (dejar de salir de noche) y de autoprotección (portar objetos de defensa).

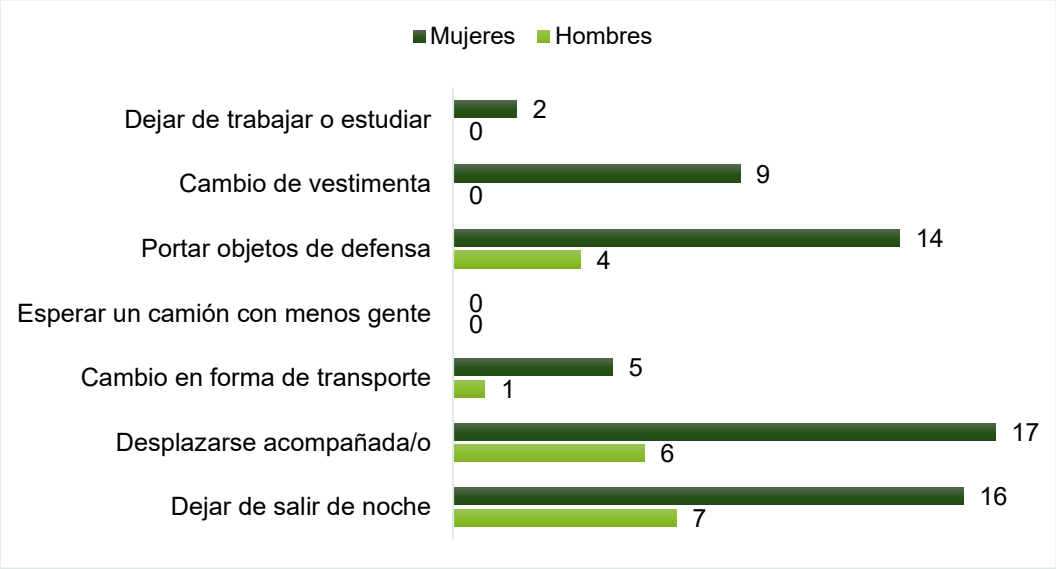
Gráfica 27. **Distribución según estrategia de gestión del riesgo que emplean las y los encuestados**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Si observamos estos resultados desagregados por sexo, se advierte que solo las mujeres mencionaron estrategias como cambiar su vestimenta o dejar de trabajar o de estudiar para protegerse de la violencia sexual. Por ejemplo, una de las mujeres encuestadas se dedica a la venta de pasteles. Al respecto, comentó que, como medida de protección no hace entregas de pedidos por la noche, lo que resulta preocupante no solo por la pérdida económica, sino porque pone de manifiesto los obstáculos que enfrentan las mujeres en su desarrollo personal y económico. Además, dos mujeres propusieron otras formas de autocuidado: la primera mencionó que cambia continuamente de rutas de calles y transporte, mientras que la segunda señaló que solo utiliza bases de taxis conocidas. Estas estrategias demuestran cómo las mujeres han desarrollado formas para moverse y también reflejan cómo la violencia sexual y la percepción de inseguridad las obliga a modificar sus desplazamientos, lo cual restringe sus oportunidades.

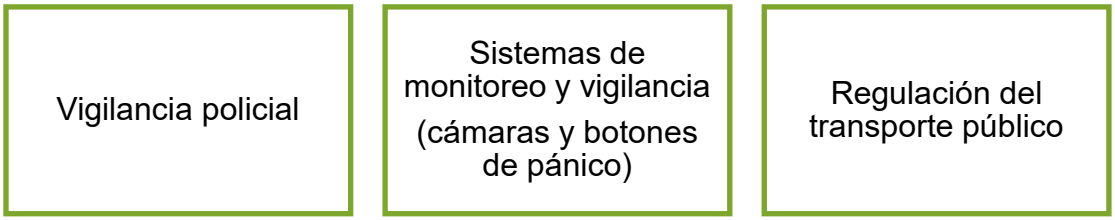
Gráfica 28. **Distribución según estrategia de gestión del riesgo desagregada por sexo**



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

Para cerrar con los resultados de la encuesta, se indagó acerca de las acciones que las y los encuestados proponen para reducir la violencia sexual en el transporte público, en la siguiente figura se observan las acciones más dichas:

Figura 2. Clasificación de propuestas para reducir la violencia sexual por parte de las y los encuestados



Fuente: elaboración propia con datos del cuestionario

La acción que, para la población encuestada, es fundamental para reducir la violencia sexual en el transporte público de Santiago Tianguistenco es incrementar la vigilancia policial, tanto en las calles como en las unidades de transporte. Este punto está estrechamente ligado a la capacitación de los policías, ya que incluso una de las mujeres encuestadas resaltó la importancia de cuidar quién desempeña esta labor, enfatizando que deben tener vocación de servicio.

La segunda acción más mencionada consiste en la instalación de cámaras de videovigilancia en las unidades de transporte y en las calles. Además, se propusieron otras herramientas de alerta ante una agresión sexual, como los botones de pánico y micrófonos en las unidades.

La tercera acción más señalada fue la regulación del transporte público. En este tema se expresaron varias ideas. De forma general, se habló de:

- Regular el perfil de los operadores del transporte público
- Contar con información visible del operador dentro de la unidad.
- Establecer un control eficiente del número de pasajeros para evitar la saturación.
- Impedir el acceso a personas en estado de ebriedad.
- Incluir información sobre los números de atención ciudadana en las unidades.
- Que las empresas concesionadas tengan certificaciones que indiquen que proporcionarán un servicio seguro y de calidad
- Capacitación para los operadores del transporte público, entre otros.

Otra propuesta importante para reducir la violencia sexual en el transporte público es la implementación de acciones de sensibilización y educación, es decir, fomentar la enseñanza de valores y colocar carteles con mensajes que ayuden a visibilizar y sensibilizar sobre esta problemática.

Estas tres propuestas de las personas encuestadas son muy relevantes porque contribuyen a plantear las acciones y estrategias de este TG, que pueda abordarse como intervención.

Lamentablemente, también se identificaron comentarios influenciados por una educación machista, en los que algunas personas señalaron que, para reducir el problema, las mujeres deberían evitar vestirse de manera “provocativa” y comportarse de cierta forma, perpetuando así el discurso de que las responsables son ellas. Solo una persona mencionó la opción de un transporte exclusivo para mujeres, mientras que otras propusieron medidas de autoprotección, como desplazarse acompañadas o dejar de usar el transporte público.

Es importante destacar que, al desagregar esta información por sexo, resulta muy interesante observar que las mujeres fueron quienes expresaron con mayor claridad la necesidad de regular el transporte, así como de informar y sensibilizar a la población sobre la violencia sexual. Por su parte, los hombres hicieron énfasis en acciones de autoprotección, el aumento de la vigilancia policial y el uso de sistemas de monitoreo. Tanto hombres como mujeres reprodujeron el discurso de revictimización, que ya expliqué con anterioridad.

Es imprescindible conocer la perspectiva de la población encuestada sobre cómo abordar y subsanar esta problemática, ya que son ellos y ellas quienes utilizan cotidianamente este servicio público y, por tanto, conocen de primera mano las áreas de oportunidad en las que se puede trabajar para prevenir la violencia sexual. Sin duda, esta información brinda una base sólida para orientar la estrategia de intervención que se desarrollará en el marco de este proyecto.

4.5. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DEL TALLER DE CONTRAMAPEO

El taller de contramapeo se desarrolló el 7 de abril de 2025 con una duración de tres horas (17:40 a 20:40), en las instalaciones de la Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García”. Esta actividad tuvo como objetivo recabar información cualitativa sobre la violencia sexual y los espacios del miedo en el transporte público de Santiago Tianguistenco. Contó con la participación de seis alumnas que hacen uso de este servicio público, y quienes entregaron una carta de autorización firmada por sus padres, requisito indispensable para integrarse al taller.

Actividad 1. Presentación del taller y de sus participantes

Al inicio del taller, se expusieron a las jóvenes las razones y el objetivo general que motivaron la realización de la actividad. Posteriormente, se formó un círculo alrededor de unas imágenes colocadas previamente en el suelo, estas eran sobre tecnología, música, oficios, *etc*., las cuales fueron seleccionadas con la intención de propiciar una conversación acerca de sus gustos, intereses o aspiraciones. Una vez que las adolescentes observaron las imágenes, eligieron la que más les gustaba. A continuación, cada una compartió su nombre, edad y lugar

de residencia, así como aquello que valora o le enorgullece de su lugar de residencia. Finalmente, debían explicar qué les atrajo de la imagen que tomaron.

Las respuestas fueron concretas. Cinco de las adolescentes tienen 14 años y una tiene 15. Todas ellas residen en distintas localidades: Xalatlaco, San Pedro Tlaltizapán, Santiago Tianguistenco, Guadalupe Yancuictlalpan, y Capulhuac.

Llamó la atención la manera en que se expresaron sobre los lugares donde viven. Al hablar de sus comunidades, todas las alumnas concuerdan en decir que les parecen “feas”, además de insistir que en estos territorios “no hay nada que hacer”, es decir, hay pocas opciones de esparcimiento. Solo dos alumnas externaron aspectos positivos; por ejemplo, una de ellas destacó su gusto por la danza de los chinelos, que se realiza en San Pedro durante sus fiestas patronales, mientras que otra de las adolescentes mencionó que Capulhuac es conocido por la venta de barbacoa. Resulta significativo señalar que todas las jóvenes, antes de decir que no les gustaba el lugar donde vivían, se mostraron avergonzadas, incómodas y renuentes a hablar al respecto.

La valoración negativa del lugar donde viven, así como la actitud de las jóvenes, indica una falta de sentido de pertenencia o de identidad de lugar[60], ya que no se sienten conectadas con su entorno. Las causas pueden ser diversas; sin embargo, entre las identificadas destacan las siguientes:

1. Desigualdades territoriales

Implícitamente, las jóvenes mostraron una carga valorativa hacia la infraestructura disponible en sus comunidades; no obstante, no solo se trata de una observación estética, sino que ellas expresan el abandono o la precariedad de los lugares que habitan, por ejemplo, calles sin pavimentar, falta de alumbrado, o exceso de basura, entre otros. Además, reconocen que hay opciones limitadas de espacios recreativos. Esto es importante porque, si hay carencia de estos o no se encuentran en buenas condiciones, es difícil vincularse o interactuar con otras

[60] De acuerdo con Proshansky la identidad de lugar es “[…] el conglomerado de memorias, concepciones, interpretaciones, ideas y sentimientos acerca de los escenarios físicos en que una persona vive […]” (Proshansky, 1983 en Brea, 2014: 22).

personas, lo que dificulta la cohesión social, que es fundamental para tener una conexión fuerte con su comunidad. Y también implica que deben trasladarse a estos lugares cuando lo requieran.

2. Estigmas territoriales y discriminación

Las estudiantes hicieron comentarios sobre las comunidades de origen de sus compañeras, incluyendo burlas sobre la forma de hablar (acento) de una de ellas[61]. Lo que puso de manifiesto es que entre ellas comparten prejuicios sobre las comunidades y sobre las personas que las habitan; eso, sin duda, debilita los lazos de identificación y arraigo con su propio entorno.

Indagar sobre cuál es su relación con sus territorios fue una pauta para el ejercicio de contramapeo, en este sentido, puede observarse cómo la violencia estructural con las desatenciones gubernamentales se inscribe en los cuerpos de las participantes a través de las emociones que les genera esto.

En relación con la dinámica de las imágenes, las participantes manifestaron que la selección no reflejaba sus intereses, por lo que la actividad no propició que compartieran gustos ni aspiraciones. Metodológicamente, esto evidencia que los materiales seleccionados para la dinámica no resultaron adecuados para el grupo. Aunque esta actividad no se repetirá, el resultado permite reflexionar sobre cómo podría haberse planteado de manera diferente para favorecer una mayor participación. En este sentido, habría sido pertinente que las propias participantes llevaran una fotografía que las representara, de modo que pudieran involucrarse más en la actividad inicial. Si bien este taller fue el único considerado para el diagnóstico, es importante señalarlo como aprendizaje para futuros momentos del proyecto o de otros trabajos.

El desarrollo de esta primera etapa del taller resultó complicado debido a que la escuela está ubicada en una calle muy transitada; por ende, había mucho ruido por la circulación vehicular. A ello se sumaba que la banda de guerra ensayaba

[61] Cuando sucedió esta situación, se insistió en recordar los acuerdos iniciales de respeto, y reflexión colectiva; no obstante, esta primera actividad resultó difícil.

cerca del salón asignado al taller. En consecuencia, la comunicación y la concentración durante la actividad supusieron un desafío.

Actividad 2. Concepto colectivo de violencia sexual en el transporte público

En la segunda etapa del taller se abordaron elementos conceptuales sobre la violencia sexual, con la finalidad de que las participantes pudieran familiarizarse con la teoría y fortalecer su comprensión del tema. En este sentido, se dieron a conocer la definición de violencia sexual establecida por la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el concepto de este fenómeno propuesto por ONU Mujeres, así como los conceptos y la tipología del acoso sexual desarrollados por las autoras Cynthia Bowman y Patricia Gaytán.

Lo siguiente a la revisión conceptual fue abrir un espacio de diálogo en el que cada participante pudiera explicar con sus propias palabras qué comprendía por este fenómeno y, de esta forma, construir un concepto colectivo. Sin embargo, se observó que las participantes estaban confundidas, por lo que se dio un paso atrás y se extendió la actividad mediante preguntas guía que permitieran una reflexión más profunda sobre las causas y consecuencias de este fenómeno. Asimismo, se les solicitó que compartieran sus opiniones sobre los conceptos revisados hasta ese momento.

Respecto a la revisión teórica, las alumnas reflexionaron que, aunque existe un reconocimiento legal e institucional[62] de la violencia sexual, así como de los derechos de las mujeres y de las sanciones correspondientes a estas conductas, su aplicación en la realidad no es eficiente ni justa. Cuestionan las acciones y omisiones de las y los servidores públicos a cargo de la procuración de justicia, pues desde su perspectiva cuando las mujeres acuden a denunciar “no pasa nada”, y advierten que, las víctimas no denuncian por miedo a la revictimización. Las

[62] Las alumnas, no conocían la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, de igual modo, declararon que en la escuela no se abordan contenidos relacionados con la violencia de género contra las mujeres.

reflexiones de las participantes evidenciaron una profunda desconfianza hacia las instituciones y evidenciaron un ambiente de impunidad ante la violencia[63].

Cuando se abordó la pregunta; ¿Cuáles son las causas de la violencia sexual en el transporte público? Las participantes dijeron que la falta de valores en muchos varones es una de las causas centrales de este problema, consideran que esto es producto de una educación machista recibida desde el hogar. De acuerdo con sus perspectivas, los hombres aprenden a sexualizar los cuerpos de las mujeres o a violentarlos como parte de patrones normalizados en sus entornos cercanos.

Una de las alumnas señaló que “los hombres sienten que tienen más derechos y por eso actúan así”; esta afirmación pone al descubierto la existencia de relaciones de poder desiguales entre hombres y mujeres, donde predomina el dominio masculino.

Otra causa identificada por ellas es la cultura machista que sitúa a las mujeres al servicio de los varones, en particular, de su satisfacción sexual. Una estudiante lo explica diciendo “que las mujeres siempre están para eso” (cumplir deseos sexuales). Lo anterior, concuerda con la teoría revisada en el marco conceptual de este proyecto terminal de grado.

Sobre las consecuencias, las jóvenes señalaron afectaciones en la salud mental de las víctimas, resaltaron la presencia de trastornos psicológicos como la depresión, ansiedad y el trastorno de estrés postraumático. También, advierten una violación de los derechos de las mujeres, por ejemplo, el derecho a la salud, a la libertad y a la autonomía. Esto último se materializa en la inseguridad que sienten las mujeres al salir de sus casas.

Luego, se abordó el tema de, ¿Cómo actuan las personas que son testigos de violencia sexual? Al respecto, una de las jóvenes comentó “yo siento que si las defienden, pero piensan en el riesgo de que puede pasar”. Todas las alumnas

[63] Lo anterior coincide con los resultados de la ENSU 2024 (INEGI, 2025), pues solo el 50.1% de la población de 18 años y más en zonas urbanas manifestó confianza en el actuar de la policía preventiva municipal, es decir el 49.9% no confía en esta institución. Se hace énfasis en los datos de estas autoridades porque la ciudadanía suele acudir de primera mano con ellas y ellos; además, porque las alumnas aluden a esta autoridad en mayor medida.

coincidieron en ello y expresaron que hay personas que se solidarizan; no obstante, es difícil intervenir, pues pueden ser agredidas. En ese sentido, se les cuestionó: ¿Cuál sería la estrategia que usarían para ayudar a alguna de sus compañeras si la estuvieran agrediendo sexualmente sin ponerse en riesgo? Todas propusieron tomar evidencia para posteriormente hacer una denuncia, por ejemplo, grabar un audio o video, esto les parece importante porque reconocen que si acuden a la policía sin pruebas es poco probable que les crean. Lo comunicado por las jóvenes pone de manifiesto que no se sienten respaldadas por las instituciones de procuración de justicia al contrario reportan que deben comprobar que han sido víctimas, en otros términos, la palabra de las víctimas no es sufiente.

Partiendo de la comprensión colectiva de las causas, consecuencias y otros componentes de la violencia sexual, cada participante expuso su propio concepto. Uno de ellos fue; “un acto que atenta contra los derechos de las mujeres”. En seguida, se realizó una lluvia de ideas que dio como resultado el siguiente concepto colectivo:

- “La violencia sexual son tocamientos, miradas que incomodan y agreden a una persona que provoca depresión e inseguridad al salir y usar el transporte público” (Alumnas de la Téc. No. 1, 2025[64]).

Se decidió incluir en el concepto ejemplos sobre las formas en que puede manifestarse este tipo de violencia, ya que para ellas resultaba más comprensible[65]. Asimismo, un aspecto destacable de sus reflexiones fue la sensibilidad con la que identificaron las consecuencias de este fenómeno, por lo que estas también se agregaron a la definición.

En esta parte del taller, las jóvenes se mostraron atentas, curiosas y con gran disposición. Las preguntas detonadoras captaron su atención y facilitaron el diálogo.

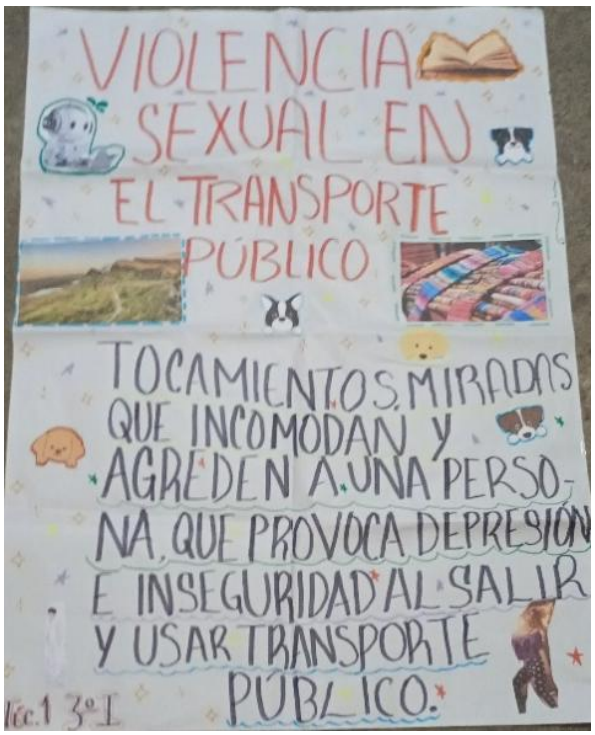
[64] Las jóvenes mostraron orgullo por ser parte de esta secundaria. Cuando se transcribió el concepto en papel bond colocaron con entusiasmo el salón en el que van y el nombre de la escuela.
[65] Durante la lluvia de ideas, se identificó que las jóvenes comprendían por acto sexual únicamente la violación; ante esto, se explicó que dicho término no solo englobaba esa conducta. No obstante, se determinó colectivamente que lo más adecuado era incluir en el concepto algunos tipos de violencia sexual para facilitar su comprensión.

Fotografía 1. Escribiendo el concepto colectivo de violencia sexual



Fuente: archivo propio a partir del taller

Fotografía 2. Concepto de violencia sexual



Fuente: archivo propio a partir del taller

CONTRACARTOGRAFÍAS

Actividad 3. Mapeo del cuerpo-territorio

La tercera actividad fue el eje central del taller. Se inició contextualizando a las participantes acerca de la categoría de cuerpo-territorio, asimismo se revisaron los aportes del movimiento feminista a la contracartografía.

Al terminar la exposición, se propuso poner en práctica los contramapeos a través de la creación de su mapa corporal. Las participantes aceptaron con ánimo lo que favoreció un clima de confianza e introspección. Posteriormente, se sentaron en círculo en el piso y se les entregó una hoja a cada una para que hicieran su mapa corporal. En el centro se colocaron materiales como: estambre, papel de china, plumones, lapiceros, pegamento, entre otros. El compromiso que mostraron con este ejercicio fue notable; explotaron su creatividad y, juntas, hicieron una reflexión colectiva sobre las violencias vividas, las emociones que experimentaron cuando ocurrió y cómo estas se materializaron en sus cuerpos.

Mientras las alumnas trabajaban en sus mapas, se formularon preguntas sobre las violencias que podrían haber sufrido. Al principio, todas declararon que no habían enfrentado una agresión sexual, así que, la conversación se enfocó en los episodios de violencia sexual de personas cercanas (familiares, amigas, conocidas), o aquellas que habían presenciado. Sin embargo, el análisis de estos casos estimuló a las participantes y estas comenzaron a recordar vivencias propias.

Las adolescentes relataron haber vivido acoso expresivo (miradas morbosas y silbidos), acoso verbal mediante comentarios sobre su cuerpo u ofertas sexuales, también dijeron que les han hecho sentir miedo de sufrir un ataque sexual, de igual manera dicen que la persecución es un acto que enfrentan comúnmente. Es necesario hacer hincapié en que, cuando ellas nombraron estas violencias, quedó al descubierto un preocupante grado de normalización, ya que, de forma natural, dijeron que es algo cotidiano, como si fuera algo que les toca vivir, saben que no está bien, pero hay resignación.

Lo anterior concuerda con los planteamientos de Vásquez y Castro (2008), quienes dicen que la normalización de la violencia funciona a partir de un proceso

de domesticación, es decir, las mujeres aprenden paulatinamente a acatarse a los mandatos de dominación masculina (Vásquez y Castro, 2008 en Evangelista, 2019)

Una de las jóvenes, en diferentes momentos de esta actividad, habló sobre una persecución que recibe de forma constante por parte de un desconocido, quien siempre está en las calles aledañas a la escuela. En sus expresiones faciales se notaron la angustia y el miedo que le causaban. En este sentido, ella siempre ha buscado ir acompañada o evitar ciertas calles al regresar a casa. El hecho de que ellas comenzaran a narrar sus vivencias es clave para romper con el silencio, además, constituye un paso necesario para fortalecer la conciencia sobre la importancia de defender el primer territorio que habitan, es decir, su cuerpo-territorio.

Después de la reflexión sobre las violencias vividas, se les pidió realizar un ejercicio de introspección que les permitiera plasmar en sus mapas corporales las emociones que se habían encarnado en sus cuerpos a raíz de dichas experiencias de violencia.

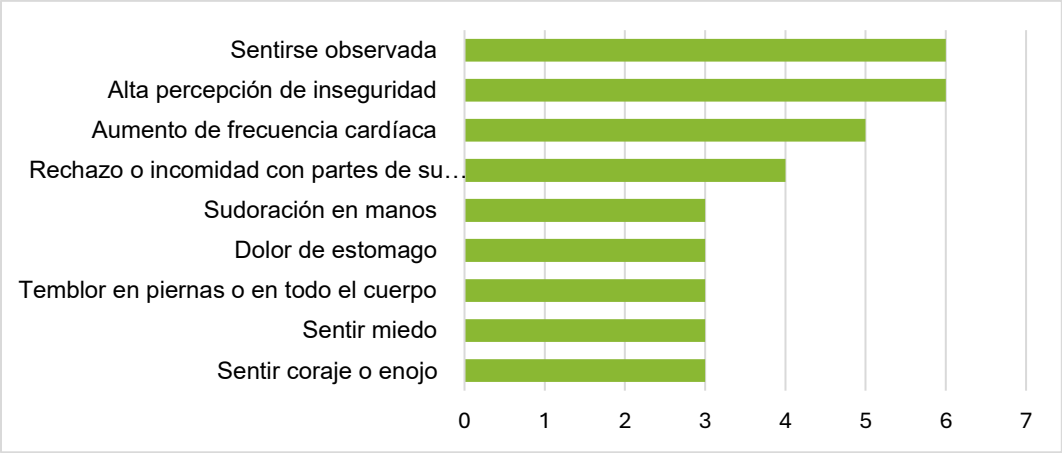
Las emociones que más mencionaron fueron: miedo, incomodidad, enojo, coraje, asco y ansiedad. Una de las participantes compartió que el miedo se manifiesta en ella mediante episodios de taquicardia. Su mapa lo intervino con la frase siguiente: “El corazón me late mucho cuando hacen comentarios sobre mí”. Otras emociones como la angustia o el nerviosismo frente a la violencia se hacen presentes mediante sudoración en las manos; esto puede apreciarse en el testimonio de la misma alumna, quien expresó: “las manos me sudan demasiado cuando paso por lugares con muchos hombres”, pues implica que ellos la acosen colectivamente. También hablan de sufrir temblores en todo el cuerpo o piernas, o por el contrario paralizarse cuando son agredidas, Gaytán (2009) explica que la parálisis es una reacción corporal por la forma en que se da este tipo de violencia (sorpresiva).

Otra emoción recurrente en las narrativas de las adolescentes es el asco, casi todas las alumnas lo relacionan con nauseas, dolor en el estómago y falta de

apetito. Al indagar sobre qué parte de su cuerpo les dolía o les pesaba al recordar esas situaciones, mencionaron: estómago, pecho y cabeza.

Todas las participantes tienen una relación conflictiva con determinadas partes de su cuerpo-territorio, como sus piernas, glúteos, senos y genitales, ya que esas zonas han sido históricamente sexualizadas y, en muchos casos, también son los principales objetivos de agresiones sexuales. Los comentarios y miradas morbosas dirigidos a esas partes de su cuerpo provocan que ellas decidan cubrir u ocultar esas zonas coma medida de autocuidado. Algunos de los dichos de las alumnas vinculados con la inseguridad que sienten respecto a esas partes corporales son: “mis glúteos me dan inseguridad porque los miran mucho”, “me da inseguridad que me miren los pechos”, “en mis piernas varias veces me han visto de forma morbosa”. Una de las participantes dijo que le causa inseguridad que le digan que está “llenita”, esto refleja otro tipo de violencia, pero que proviene de un mismo sistema, el patriarcal, en el que se establece que los cuerpos de las mujeres deben ser delgados, con medidas estandarizadas, quienes no entran ese canon no son bellas, es decir, las mujeres todo el tiempo tienen una lucha de aceptación a sus cuerpos-territorios.

Gráfica 29. **Efectos de la violencia sexual en las participantes del taller de contramapeo**



Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en el taller

A continuación, se aprecian los mapas corporales:

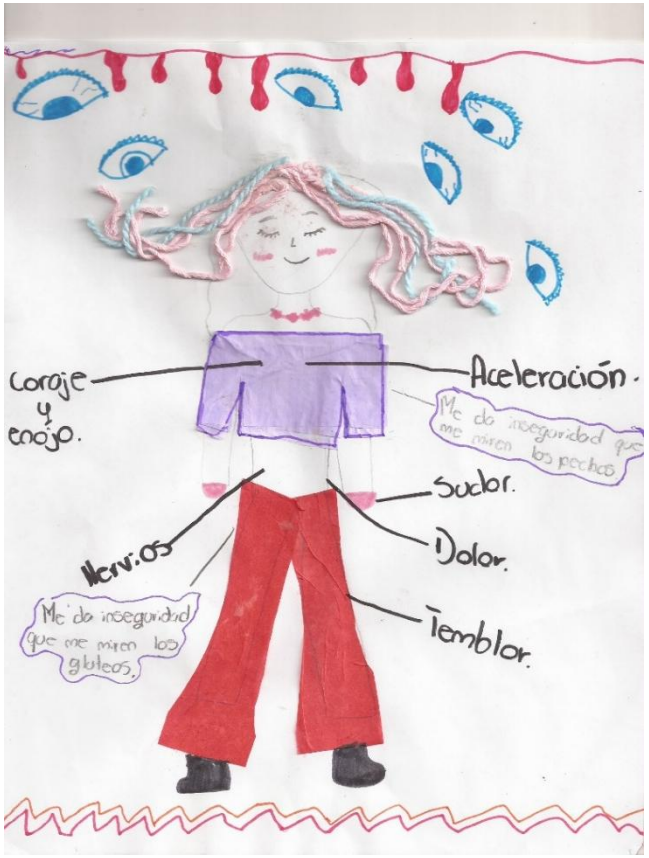
MAPEO DEL CUERPO-TERRITORIO DE LAS ALUMNAS DEL 3" I" DE LA TÉCNICA NO. 1[66]

Fotografía 3. Mapa corporal 1



Fuente: archivo propio a partir del taller

Fotografía 4. Mapa corporal 2



Fuente: archivo propio a partir del taller

[66] El título de los mapas corporales responde al sentido de pertenencia de las alumnas hacia su escuela y el salón en que están inscritas.

MAPEO DEL CUERPO-TERRITORIO DE LAS ALUMNAS DEL 3 "I" DE LA TÉC. NO. 1

Fotografía 5. Mapa corporal 3



Fuente: archivo propio a partir del taller

Fotografía 6. Mapa corporal 4



Fuente: archivo propio a partir del taller

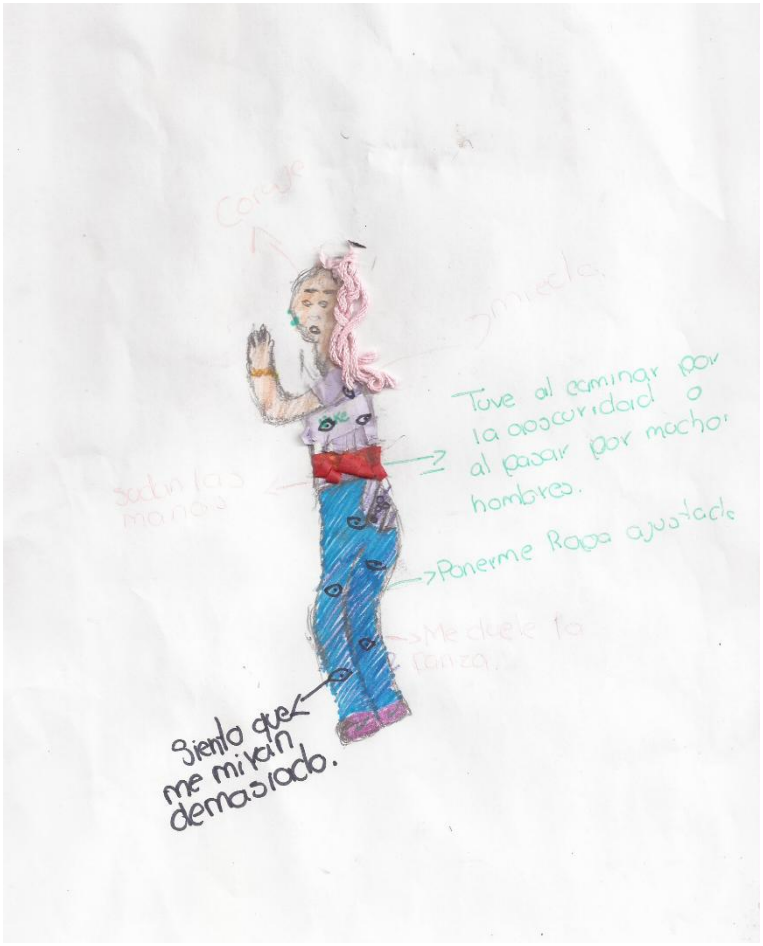
MAPEO DEL CUERPO-TERRITORIO DE LAS ALUMNAS DEL 3 “I” DE LA TÉC. NO. 1

Fotografía 7. Mapa corporal 5



Fuente: archivo propio a partir del taller

Fotografía 8. Mapa corporal 6



Fuente: archivo propio a partir del taller

Los mapas corporales indican que, aunque ninguna expresó verbalmente haber sufrido tocamientos, una de ellas lo representó mediante dibujos de manos, y todas incluyeron ojos para simbolizar las miradas lascivas.

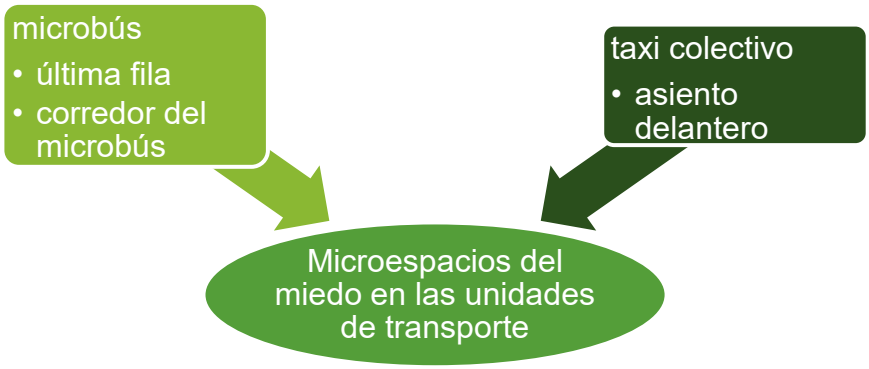
El mapeo de cuerpo-territorio propició una reflexión colectiva que ayudó a que las participantes denunciaran las diferentes manifestaciones de violencia sexual y de esta forma se reconociera que esta violencia tiene profundas implicaciones en su salud física y mental.

Cabe señalar, que uno de los hallazgos más importantes del taller es que, abordar el tema en colectivo favorece la identificación y desnaturalización de la violencia. Hablar en grupo las fortalece y, de esta forma, exponen lo que por mucho tiempo callaron. Este proceso de nombrar y compartir las violencias vividas permite reconocerlas como parte de un problema público, lo que deja ver, de manera implícita, su carácter estructural y su impacto en la mayoría de las mujeres.

Actividad 4. Identificación de los espacios y microespacios del miedo

Hacia el final del taller, se presentaron a las estudiantes los conceptos de espacio y microespacio del miedo. El ejercicio originalmente contemplaba la elaboración de un dibujo colectivo del interior de un microbús con el propósito de que este fuera intervenido en grupo distinguiendo los microespacios del miedo en las unidades de transporte. Esta actividad se modificó por razones de tiempo, el dibujo se sustituyó por una impresión del interior del autobús.

Figura 3. Microespacios del miedo en las unidades de transporte público



Fuente: elaboración propia a partir de la información recaba en el taller

- Las adolescentes señalaron que evitan sentarse en la última fila del microbús, pues se sienten inseguras e incómodas al ocupar esos asientos. Una de las alumnas comentó que, “los hombres son quienes se sientan en esa fila”. En contraste, expresaron que perciben mayor seguridad en asientos que están cerca de las puertas de ascenso y descenso, ya que en caso de estar en peligro pueden bajar rápidamente de la unidad. Además, coincidieron en que viajar de pie en el corredor del microbús las coloca en situación de vulnerabilidad, ya que facilita que sean víctimas de acoso.
- Respecto a la elección de asientos en los taxis colectivos, las estudiantes evitan ir en la parte delantera, ya que ese espacio está destinado a dos usuarios/as y al operador. Ellas testifican que los conductores aprovechan que el espacio es reducido para justificar que las toquen con las manos o con la palanca de cambios. Por este motivo, solo eligen sentarse en ese lugar cuando van acompañadas.

De acuerdo con los resultados anteriores, las mujeres se encuentran cotidianamente en estado de alerta, analizan los espacios que habitan y toman decisiones considerando diferentes factores para estar lo más seguras posible. De igual forma se puede advertir que la apropiación y uso del transporte público es desigual entre hombres y mujeres.

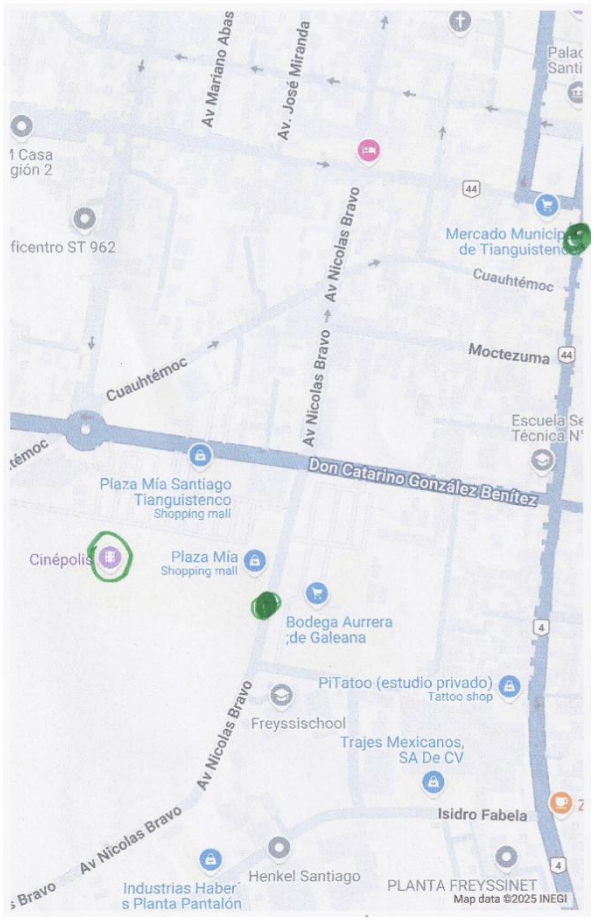
Para identificar los espacios del miedo en las calles cercanas a los paraderos o bases de taxis, se les entregaron mapas generados en Google Maps con la indicación de marcar los espacios en los que su percepción de inseguridad aumenta, entre ellos están:

- La parada de Bodega Aurrerá, donde se estacionan los taxis que se dirigen a Xalatlaco
- Plaza Mía, que concentra establecimientos como Cinépolis, Soriana y Elektra, y cuenta con una base de taxis que se dirige a Tenango.
- Calles Moctezuma y Cuauhtémoc
- Estacionamiento “Las Campanas”
- Andador

- Mercado municipal
- Bases de taxis de la zona

Los testimonios de las participantes señalan que en estos espacios son frecuentes los asaltos, la falta de alumbrado público, la presencia de personas ingiriendo bebidas alcohólicas, así como, grupos de varones. Todo ello aumenta su percepción de inseguridad.

Fotografía 9. Espacios del miedo



Fuente: archivo propio a partir del taller

A partir de la identificación de los espacios y microespacios del miedo, las alumnas reflexionaron que, el miedo y la violencia no se dan únicamente en el transporte público, sino que ocurren en distintos espacios de su cotidianidad, incluidas la escuela y las calles. Hablaron del acoso sexual que sufren por parte de

sus compañeros. Además, externaron que los martes, debido al tianguis la posibilidad de ser acosada aumenta, pues las molestan los comerciantes.

A partir de las reflexiones compartidas por las adolescentes, se evidencia que la violencia sexual y la percepción de inseguridad son problemas habituales en sus vidas. Ambos fenómenos se potencian por factores socioespaciales, en otras palabras, por condiciones físicas y sociales. En este sentido, se hace notoria la relación intrínseca entre los lugares que habitamos y el cuerpo-territorio, lo cual puede entenderse mejor con la siguiente afirmación: "[…] cuando se violentan los lugares que habitamos se afectan nuestros cuerpos, cuando se afectan nuestros cuerpos se violentan los lugares que habitamos […]" (Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el Feminismo, 2017: 7).

Por último, se tomaron fotografías, y se agradeció a las estudiantes su valiosa participación en el taller. De igual forma, se les comentó que sus reflexiones y vivencias serán consideradas en la elaboración de un proyecto social que responda a sus necesidades y a las de otras usuarias del transporte público.

Fotografía 10. Participantes del taller de contramapeo



Fuente: archivo propio a partir del taller

Días después de la realización del taller, se entregó una constancia de participación a cada una de las estudiantes que formaron parte de la actividad. Este

documento fue emitido por la coordinación de la maestría y tuvo como propósito reconocer el compromiso, la disposición y el trabajo colectivo de las participantes.

4.6. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA TÉCNICA DE ENTREVISTA

A. ENTREVISTAS A USUARIAS

En este apartado se presentan los resultados de las cuatro entrevistas realizadas a usuarias del transporte público de Santiago Tianguistenco[67]. El análisis está organizado en torno a cuatro ejes, como se muestra a continuación:

Figura 4. Ejes temáticos del análisis de las entrevistas a usuarias



Fuente: elaboración propia

EJE 1. CAUSAS DE LA VIOLENCIA SEXUAL

A partir de los testimonios recabados en las entrevistas, se identificó que las mujeres coinciden en que una de las principales causas de la violencia sexual en el transporte público es la falta de valores en la población. Para ellas, la socialización de la violencia de los varones comienza en casa; es decir, los hombres aprenden a ejercerla en el núcleo familiar y luego la reproducen en el ámbito comunitario. La narrativa siguiente expresa esta percepción: “pues ya la gente o algunas personas ven eso en casa y creen que es normal y lo practican fuera de casa” (Entrevista 1).

[67] Perfil sociodemográfico: las mujeres entrevistadas tienen 42, 23, 46 y 27 años. Residen en: Ocuilan, San Pedro Tlaltizapán, Capulhuac, y Agua Blanca. En cuanto a su nivel educativo, dos cuentan con estudios de licenciatura, una cursó hasta la preparatoria y otra hasta la secundaria. Respecto a su situación conyugal, tres de ellas están unidas y una es soltera. Acerca de su ocupación, tres trabajan de manera remunerada, mientras que una se dedica al trabajo doméstico y de cuidados. Ninguna de las entrevistadas tiene una condición de discapacidad

Otra de las mujeres indicó que quienes cometen una agresión sexual es porque “no tienen un respeto o un valor hacia la mujer” (Entrevista 3). Esta afirmación, revela que los agresores no perciben a las mujeres como sujetas de derechos, al contrario, las ven como un grupo inferior al que pueden dominar.

Por otra parte, otra entrevistada señaló que “no hay con quién platicarlo (experiencias de violencia sexual) y pues no denuncian, no nada, por eso creo que el problema sigue y se está agravando cada día más”. Ella, a través de su reflexión, muestra cómo la falta de espacios comunitarios en los que se aborde el tema abiertamente constituye un obstáculo para visibilizar esta problemática y, en consecuencia, se fortalecen el silencio y la impunidad.

En distintas investigaciones sobre acoso, u otro tipo de violencia sexual en el ámbito comunitario, se ha observado que el imaginario social sobre los agresores sexuales corresponde a personas de estratos socioeconómicos bajos, sin educación, que pueden dedicarse a oficios como la albañilería o que carecen de cultura (ONU MUJERES, 2019; Padilla, 2012). Este tipo de discurso responde a una visión clasista y discriminatoria que estigmatiza a ciertos sectores sociales, es decir, se criminaliza la pobreza. Rescato esto porque está en línea con lo planteado por una de las participantes, pues explica, como causa de este fenómeno, la presencia de hombres o de personas “sin educación o que crecieron en barrios peligrosos” (Entrevista 2). Esta visión es completamente errónea. Conforme a lo revisado en este documento, no hay un perfil único de los agresores sexuales, puede ser cualquier hombre.

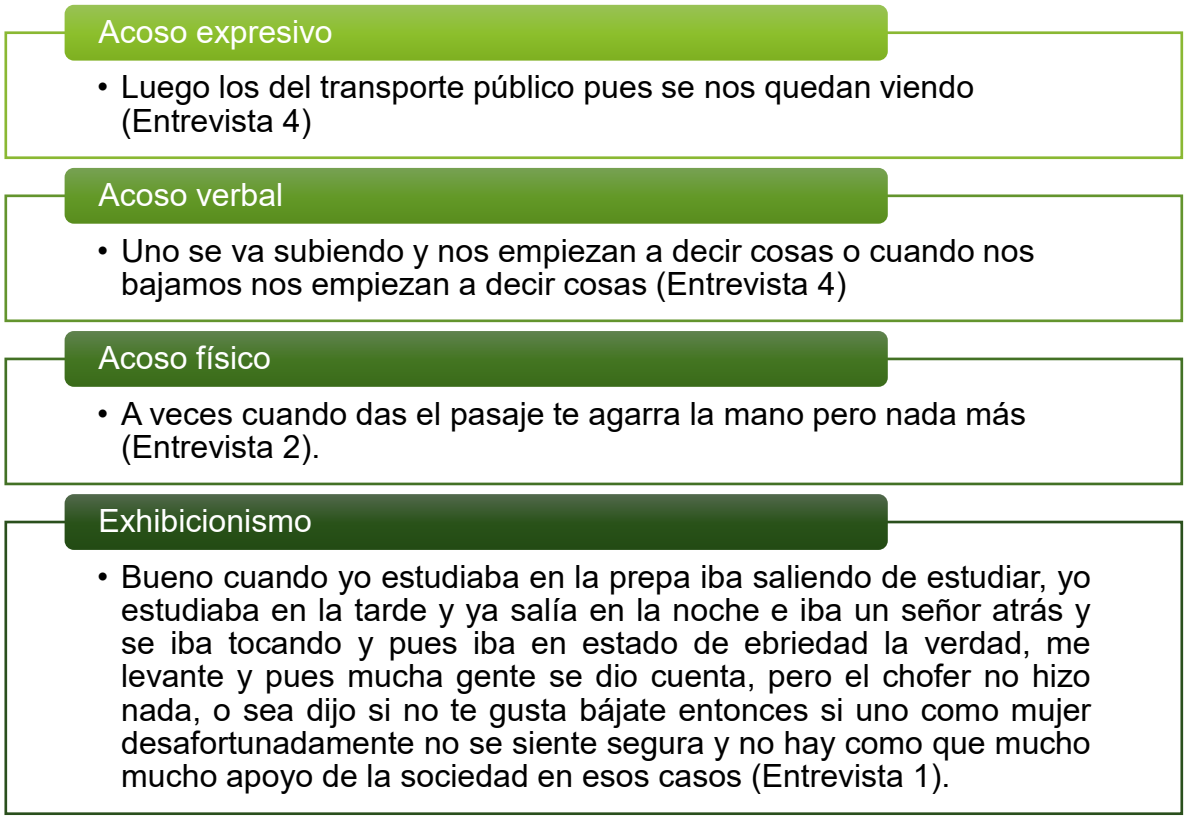
Dos de las entrevistadas consideran que la vestimenta y el comportamiento de las mujeres en el espacio público influyen en el riesgo de ser víctimas de violencia sexual. Este planteamiento desplaza la responsabilidad de la agresión a la víctima y no al agresor. Esta creencia es revictimizante y una consecuencia de la cultura machista, que modifica la autoimagen de las mujeres; ellas crecen observando sus cuerpos a través de una óptica sexualizada y objetivizante; por consiguiente, se sienten responsables de las agresiones (Soto, 2023).

Lo anterior indica que las entrevistadas tienen un conocimiento parcial de las causas de la violencia sexual en el transporte público, lo que dificulta su respuesta ante este fenómeno. Hay una idea estereotipada de quienes agreden y una reproducción de la idea de que los hombres son así y que es responsabilidad de las mujeres si sufren una agresión (por la forma de vestir, por salir a determinadas horas, por ir solas, entre otros).

EJE 2. VIVENCIAS PROPIAS O AJENAS DE VIOLENCIA SEXUAL

Según la clasificación de acoso sexual de Patricia Gaytán (2009), las entrevistadas sufrieron los siguientes tipos de acoso:

Figura 5. Tipos de violencia sexual experimentados por las entrevistadas



Fuente: elaboración propia a partir de la información recabada en las entrevistas

Es importante destacar que todas las mujeres entrevistadas habían respondido previamente la encuesta. Este hecho resulta significativo, ya que en ambas técnicas —tanto en la encuesta como en la entrevista— se preguntó por las

experiencias de violencia sexual que habían enfrentado. Si bien en la encuesta algunas participantes negaron haber vivido este tipo de agresión o mencionaron solo ciertos episodios, las entrevistas permitieron ampliar dicha información.

En el relato de exhibicionismo, se evidencia la complicidad colectiva de la que gozan los agresores, ya que ninguno de los testigos intervino para ayudar a la mujer que vivió esta violencia. Además, el operador de transporte la expuso a una situación de mayor vulnerabilidad al culpabilizarla y al decirle que se bajara de la unidad, lo que refleja la nula perspectiva de género que tiene y la fuerza del pacto patriarcal que protege a los agresores y señala a la víctima.

En relación con haber sido testigo de una agresión sexual, las entrevistadas comunicaron lo siguiente:

> Bueno por lo que yo pasé yo sí trato de apoyarlas o si veo que son niñas chiquitas, desafortunadamente no están los papás, trabajan o algo y no pueden venir por ellas y todo trato de cederles el asiento o de ponerlas en un lado que yo sienta que están seguras (Entrevista 1).

"A una chica parece que le agarraron su cuerpo […] la chica estaba triste y llorando" (Entrevista 2).

Estos testimonios dejan ver la violencia sexual que experimentan las mujeres en el transporte, pero también las estrategias de autocuidado y de cuidado colectivo que emplean para mantenerse a salvo.

Eje 3. CONSECUENCIAS DE LA VIOLENCIA SEXUAL

Al hablar del impacto de la violencia sexual en su vida o en la de otras mujeres, las entrevistadas destacan el miedo a salir o a permanecer en el espacio público. Explican que su temor está sujeto a experiencias previas; en consecuencia, su percepción de inseguridad se intensifica durante sus desplazamientos. El siguiente testimonio lo ilustra con claridad.

> Las afecta mucho psicológicamente porque después es como un miedo, aunque ya no lo vaya uno a vivir, pero está uno alerta de todo lo que ya pasó alguna vez ¿no? ya sale uno con el miedo a subirse a un transporte así ya no tenemos la misma seguridad (Entrevista 3).

En algunos casos, este miedo ha traído consigo cambios en la forma de vestir y de moverse, e incluso ha motivado el uso de objetos de defensa como forma de autocuidado.

> Pues estar siempre alerta, ir cuidándote, procurar llevar herramienta de defensa personal y ya, en algún momento me afectó demasiado en mi forma de vestirme […] que alguien te diga palabras despectivas o que por tu forma de vestir te juzguen de manera incorrecta está muy feo […] peor aún piensas que es tu culpa, llega un momento en el que te sientes culpable tú crees que el error está en ti y no es cierto (Entrevista 2).

El miedo es una forma de violencia que restringe la autonomía de las mujeres, incluida la posibilidad de elegir libremente cómo vestir. Estas adecuaciones impactan directamente en su autoestima. En resumen, la violencia sexual deja una huella profunda en la vida de las mujeres, al impedir el ejercicio pleno de sus derechos humanos.

Eje 4. Percepción del desempeño de la policía municipal

Por último, se indagó sobre cómo actúa la policía municipal ante casos de violencia sexual en el municipio. Al respecto, las mujeres dijeron lo siguiente:

“Desafortunadamente a las víctimas nos tratan como a los delincuentes y a los delincuentes los dejan en libertad, están coludidos o sea les dan un dinero y pues ya no pasa nada” (Entrevista 1).

“La policía pues no siempre está, y también a veces carece de, yo creo que no sé de responsabilidades, o a veces se deslinda de ellas, y no hacen nada” (Entrevista 2).

En general, la percepción del desempeño policial es negativa, ya que las mujeres indican que hay ausencia de estas autoridades, además, hablan de corrupción, lo cual refuerza la desconfianza institucional y la sensación de desprotección. La policía, entonces, no está garantizando la seguridad pública de la ciudadanía; hay omisión en su actuar.

Finalmente, es importante hablar de la centralización de la seguridad pública. De acuerdo con los testimonios de las entrevistadas, la policía únicamente opera en la cabecera municipal, dejando desatendidas las comunidades del municipio. Esta

desatención vulnera y expone a la población que habita estas localidades, que también enfrenta situaciones violentas y a la que le resulta más difícil acceder a la justicia.

B. ENTREVISTA AL PSICÓLOGO DEL IMM

Con la intención de conocer la perspectiva institucional sobre la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público en Santiago Tianguistenco, se buscó concertar entrevistas con servidoras/es públicos adscritos a las áreas encargadas de atender o prevenir la violencia de género del gobierno municipal. Únicamente se logró la vinculación con el Instituto Municipal de la Mujer (IMM). La titular del IMM designó al psicólogo de esta instancia para asistir a la entrevista en su representación.

Información general

Las principales funciones del psicólogo se dividen en dos: atención psicológica y capacitación en escuelas, empresas y comunidades. Al momento de la entrevista, contaba con un año y ocho meses de experiencia en el desempeño de estas funciones en el Ayuntamiento. A continuación, se presentan los hallazgos más relevantes de la entrevista:

Cuadro 6. Resultados de la entrevista al psicólogo del IMM de Tianguistenco

Conocimientos básicos sobre el enfoque de género	*Conocimientos respecto a la violencia de género que se presenta en el municipio*	*Atención y prevención de la violencia contra las mujeres*
El psicólogo tiene conocimientos básicos en materia de género. **Se identificó lo siguiente:** • **Conoce definiciones generales de violencia física, psicológica, económica y patrimonial.** • **Demuestra conocimiento del marco normativo en materia de derechos de las mujeres, tanto a nivel internacional como nacional y local. Entre los instrumentos que maneja se encuentran la CEDAW, la Convención Belém do Pará y la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.** **El psicólogo compartió que aplica la perspectiva de género de la siguiente forma:** • **Brinda herramientas en la terapia para que las mujeres identifiquen las**	De acuerdo con la experiencia del psicólogo, las mujeres que han acudido al IMM solicitan apoyo principalmente por violencia física y psicológica en el ámbito familiar, así como por casos de hostigamiento laboral en el ayuntamiento y de acoso sexual en espacios públicos del municipio. No obstante, hizo hincapié en que, hasta ahora, no se han reportado casos relacionados específicamente en el transporte. Cabe señalar que el hecho de que no se hayan reportado no significa que no sucedan, como se ha demostrado a lo largo del trabajo y en particular en los resultados de este diagnóstico.	El psicólogo mostró un buen manejo y herramientas para atender casos de violencia física y psicológica en el ámbito familiar, así como la ruta a seguir en casos de hostigamiento sexual, evidenciando su experiencia en estos temas. Sin embargo, se observó que la atención a casos de violencia sexual en el ámbito comunitario es limitada, ya que solo se ofrece contención emocional y acompañamiento en la denuncia si la víctima lo solicita, pese a que se reconoció que se trata de una problemática frecuente. Además, no existe un protocolo específico para la atención de estos casos, como ocurre con otros tipos de violencia[68] Durante la entrevista, el psicólogo compartió su plan de trabajo, que

[68] Esto podría cambiar pues como se dijo en el apartado de transporte público en el marco conceptual, en junio de 2025 semanas después de la entrevista el Gobierno del Estado de México, en concreto la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres de la entidad publicaron el *Protocolo de actuación para atender casos de acoso sexual en el Transporte Público del Estado de México*.

violencias que sufren, y rompan creencias machistas.

- **Les ayuda a reconocer sus redes de apoyo y verifica que no estén en riesgo.**
- **Establece mecanismos de reflexión para su empoderamiento**
- **Explicó que su objetivo es que las mujeres que acuden a este servicio adopten un estilo de vida saludable y reconozcan sus derechos, así como sus redes de apoyo.**
- **Señaló que respeta el proceso de cada mujer y no las presiona para que denuncien. Sin embargo, comentó que muchas veces, a medida que avanzan en la terapia, ellas mismas deciden presentar una denuncia formal.**

Para cerrar con esta parte de la entrevista, el funcionario explicó que los y las integrantes del IMM reciben capacitaciones por parte de la Secretaría de las Mujeres del Estado de México. Al año tienen al menos cinco capacitaciones.

- Explicó que se tienen expedientes de los casos que han atendido pero que estos son confidenciales.

Otro cuestionamiento que se realizó en esta parte de la entrevista fue: ¿Considera que la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público es un problema común en Tianguistenco?, al respecto expresó:

“yo creo que esa es una problemática nacional, no solo en Tianguistenco, creo que todos los estados se encuentran con este problema, y creo que las más afectadas son mujeres, niñas, y adolescentes”

Dice que las estudiantes y las mujeres que dependen de este transporte son las más vulnerables.

incluye un diagnóstico donde se identificó que la comunidad no conoce mucho esta instancia gubernamental. Para abordar esta falta de conocimiento, han difundido sus servicios en la página de Facebook del ayuntamiento.

Otras acciones que realiza el IMM para atender y prevenir la violencia contra las mujeres son:

- Generar convenios con empresas de Tianguistenco para impulsar la inserción laboral de mujeres en situación de violencia.
- Canalizar casos que no pueden atender a instancias especializadas.
- Destituir a los funcionarios que ejercieron violencia en casos de hostigamiento laboral.

Fuente: elaboración propia con datos de la entrevista al funcionario del IMM

Con la información observada en el cuadro, se puede concluir que el psicólogo posee conocimientos generales sobre la perspectiva de género e integra este enfoque en su práctica profesional. Sin embargo, en lo que respecta a la violencia sexual ejercida en el ámbito comunitario, se identifica un problema grave: este tipo de violencia goza de una amplia tolerancia social, lo que, en muchas ocasiones, impide que las víctimas la reporten ante instancias como el Instituto Municipal de la Mujer (IMM).

Además, es importante señalar que las y los funcionarios públicos forman parte de la misma sociedad, y, por tanto, también han sido socializados bajo creencias y estereotipos que tienden a normalizar esta forma de violencia. Esto dificulta que se reconozca como un problema que requiere atención urgente y que se elaboren estrategias de intervención claras.

Si bien el gobierno federal ha elaborado materiales como los *Lineamientos para prevenir la violencia sexual en el transporte público*, que incluyen un protocolo para la atención de casos de acoso y están diseñados para ser replicados a nivel local, estos son poco conocidos. En esta línea, el gobierno estatal creó su protocolo para la atención de casos de violencia sexual en el transporte público, retomando algunos aspectos de los lineamientos, como se ha señalado en apartados anteriores. El reto radica en la aplicación del protocolo, pues en la entidad predomina un modelo de transporte concesionado e informal, lo que dificulta su adecuada implementación.

De ahí que sea indispensable sensibilizar al personal institucional no solo del IMM, sino en general a las autoridades de movilidad para generar mecanismos locales adaptados a las realidades específicas de cada territorio que respondan a esta problemática que viven cotidianamente las mujeres.

4.7. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE LA TÉCNICA DE OBSERVACIÓN

Los hallazgos más relevantes que resultaron de esta técnica se condensan en tres ejes principales, los cuales se muestran en la figura siguiente:

Figura 6. Resultados principales de la observación



Fuente: elaboración propia con datos de la observación

I. Infraestructura de acceso deficiente

La infraestructura de transporte público es sumamente precaria. Generalmente, las personas abordaban los taxis colectivos o microbuses en diversas calles, sin un orden establecido. Aunque se cuenta con bases de taxis, paraderos, o estacionamientos, la realidad es que la mayoría de las veces las personas pueden abordar estos medios de transporte en donde se les haga la parada. No hay espacios donde se pueda esperar el transporte cómodamente; es decir, no hay bancas para sentarse ni techos para cubrirse del sol ni de la lluvia. Además, la mayoría de estos espacios carece de alumbrado público, lo que propicia un ambiente que alimenta la percepción de inseguridad de la población.

Algunos de los puntos más utilizados para acceder al transporte público en Santiago Tianguistenco son los siguientes:

- Calle Josefa Ortiz de Domínguez
- Calle Cuauhtémoc
- Calle Don Catarino González Benítez
- Av. José María Morelos y Pavón
- Av. Miguel Hidalgo y Costilla
- Estacionamiento “Las Campanas”
- Base de taxi “Los Cocodrilos”

- Base de taxis “Las Abejas”
- Paradero ubicado frente a plaza mía

Las calles mencionadas funcionan como sitios informales para abordar los taxis colectivos que se dirigen a localidades como San Pedro Tlaltizapán, El Buen Suceso, Santiago Tilapa, así como a municipios como Ocuilan, Santa Cruz Atizapán, Toluca, entre otros. La evidencia fotográfica respalda lo señalado anteriormente.

Fotografía 11. Acceso a microbuses de la empresa “Estrellas del Noroeste” en Av. Miguel Hidalgo y Costilla, con rutas hacia Capulhuac, Ocoyoacac, Lerma, Toluca, *etc*.



Fuente: archivo propio a partir de la técnica de observación

Fotografía 12. Calle Josefa Ortiz de Domínguez – Espacio informal para abordar taxis colectivos con destino a San Pedro Tlaltizapán, El Buen Suceso, Santa Cruz Atizapán, y Almoloya del Río



Fuente: archivo propio a partir de la técnica de observación

II. Saturación del transporte público

Otro aspecto importante por señalar es que los martes, como se ha mencionado en otros apartados, es día de tianguis en Santiago, lo cual genera situaciones complejas en la movilidad. En primer lugar, se incrementa notablemente la congestión vehicular aumenta notablemente en comparación con el resto de la semana. Además, la demanda del transporte público aumenta considerablemente, especialmente por parte de mujeres que se desplazan para realizar sus compras.

Este incremento en la movilidad tiene implicaciones específicas: muchas mujeres cargan bolsas llenas de recaudo o utilizan carritos para transportar sus compras, lo que implica que ocupan más espacio en las unidades. Esta situación,

en un contexto de saturación del servicio, puede derivar en actos de exclusión. Por ejemplo, en una ocasión se observó que a una mujer mayor no se le permitió abordar un taxi colectivo debido al espacio que ocupaba su carrito de mandado, por lo que su única alternativa fue tomar el microbús.

Esto nuevamente demuestra cómo el transporte público no solo no está diseñado con base en las necesidades de las mujeres, sino que no responde a las necesidades de la mayoría de las personas, como los adultos/as mayores, las personas con discapacidad, las infancias, *etc*.

Fotografía 13. Movilidad del cuidado



Fuente: archivo propio a partir de la técnica de observación

Fotografía 14. Movilidad del cuidado



Fuente: archivo propio a partir de la técnica de observación

III. Centralización de rutas

Por último, se identificó una marcada centralización del servicio de transporte público en la modalidad de microbús. Hay una concentración de rutas hacia Santiago (cabecera municipal), en comparación con el resto de las localidades que conforman el municipio. Esta centralización genera desigualdades en los tiempos de espera, pues mientras quienes se dirigen a Santiago pueden abordar una unidad con relativa rapidez, las personas que necesitan trasladarse a comunidades como San Pedro Tlaltizapán, Gualupita o incluso a municipios cercanos como Almoloya del Río pueden esperar hasta una hora. Ante esta situación, muchas personas optan por viajar primero a Santiago y, desde ahí, tomar otro transporte que las lleve hasta

donde viven. Esto hace que sus trayectos sean más largos, costosos y desgastantes.

Estas problemáticas, aunque no se vinculan de forma directa con la violencia sexual, sí guardan una relación, pues la infraestructura inexistente expone en mayor medida a las usuarias al no haber puntos estratégicos donde puedan esperar su transporte de forma segura. De igual manera, los martes, debido a la saturación del servicio, se generan aglomeraciones en las unidades de transporte. Finalmente, la centralización de las rutas favorece trayectos fragmentados y extensos, lo que incrementa la vulnerabilidad de las mujeres.

4.8. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Los resultados del diagnóstico indican que más del 70% de las participantes señalaron haber sufrido al menos una agresión sexual en el transporte público de Santiago Tianguistenco. Los tipos de acoso más prevalentes son el expresivo y el verbal; sin embargo, no se limitan a estos. También se registraron casos de exhibicionismo y actos que vulneran la intimidad sexual, como la toma no consentida de fotografías o videos de los cuerpos de las mujeres.

Estas agresiones ocurren principalmente en las calles, espacios informales donde se espera el transporte público, así como en el interior de las unidades de transporte. Los principales agresores son personas desconocidas, seguidos por los operadores del transporte público. Aunque no se indagó específicamente en el sexo de las personas agresoras, las mujeres describieron implícitamente a hombres como responsables de estas conductas. Esta visión coincide con lo documentado en la literatura especializada, que señala que las mujeres son quienes más a menudo sufren este tipo de violencia, mientras que los hombres son quienes más la ejercen. Esto no excluye la posibilidad de que los varones también puedan enfrentar situaciones de violencia sexual como se observó en el diagnóstico, algunos hombres reportaron haberla vivido. Sin embargo, su incidencia es significativamente menor en comparación con la realidad que enfrentan las mujeres, cuya experiencia con este fenómeno es mucho más intensa y frecuente.

A pesar de la frecuencia de las agresiones sexuales en el espacio público, la denuncia sigue siendo escasa. Solo dos de las mujeres que manifestaron haber vivido esta violencia presentaron una denuncia. Esta baja incidencia de denuncias se relaciona con una baja credibilidad de las instituciones de procuración de justicia, así como con el temor a recibir malos tratos, a enfrentar procesos largos y sin resultados, entre otros. Estas condiciones hacen que el acceso a la justicia sea particularmente complejo.

En cuanto a la comprensión del fenómeno, se identificó que las mujeres participantes en las técnicas cualitativas cuentan con recursos limitados para reconocer las causas estructurales que perpetúan esta violencia. En contraste, la identificación de los efectos de la violencia sexual fue amplia, sus respuestas fueron extensas y sobre todo sensibles, pues a través de la reflexión compartieron como en sus cuerpos-territorios se inscribe la violencia a través de malestares como la taquicardia, la sudoración o temblor en sus cuerpos, así como emociones que trastocan su salud, como el miedo, la angustia, el enojo, que se materializan en trastornos como la ansiedad y la depresión.

Aunque el foco del estudio fue la violencia sexual en el transporte público, también se exploraron las dinámicas de movilidad de la población. Se encontró que los taxis colectivos son el medio más utilizado, lo cual es preocupante, dado que este servicio, aunque bien valorado por las personas usuarias, no está regulado en ningún municipio del Estado de México. Esto implica una falta de supervisión y ausencia de normativas que garanticen un servicio seguro y de calidad.

Asimismo, se identificó que los principales motivos de traslado están relacionados con actividades laborales y educativas. Las técnicas de observación y encuesta permitieron evidenciar diferencias significativas en los patrones de movilidad entre hombres y mujeres. Las mujeres, además de trasladarse por trabajo o estudio, asumen mayoritariamente tareas de cuidado, lo que implica viajes adicionales vinculados a estas responsabilidades. En particular, los martes fueron señalados como días críticos, ya que muchas mujeres realizan sus compras de

abastecimiento, lo que implica desplazarse con hijos/as y cargar bolsas o carritos, lo que dificulta el uso del transporte e incluso deriva en la negación del servicio.

En términos de percepción de inseguridad, se halló que la gran mayoría de las mujeres que integraron este diagnóstico se sienten inseguras en el espacio público. El miedo que expresaron va desde la posibilidad de ser víctimas de delitos contra la propiedad hasta aquellos que vulneran directamente su integridad física y sexual, siendo estos últimos los más temidos y recurrentes. Este temor condiciona su forma de habitar el espacio público, especialmente el transporte.

Además, se distinguieron los espacios y microespacios del miedo. Las mujeres evitan ciertas áreas dentro de los vehículos, como la última fila o el corredor del microbús, así como el asiento delantero del taxi colectivo. También modifican rutas, evitan calles específicas y cambian las calles por donde caminan con el fin de minimizar riesgos. Estos datos evidencian que los espacios públicos, incluidos el transporte, no están diseñados para ser seguros ni inclusivos para las mujeres ni para otras personas con necesidades específicas; su construcción es profundamente excluyente y discriminatoria.

Otro aspecto revisado en el diagnóstico fue la actuación de las y los servidores públicos del municipio en la atención y prevención de la violencia de género contra las mujeres. Si bien mostraron cierta apertura al responder solicitudes de información por medio de transparencia, la información fue limitada, poco clara o no respondió directamente a lo solicitado. Las acciones que reportan son similares entre instancias: capacitaciones, acompañamiento a víctimas y sanción de actos de hostigamiento. Sin embargo, no se observan propuestas profundas ni proyectos concretos.

Un punto por destacar es la entrevista realizada al funcionario del IMM ya que permitió ampliar la información, al compartir su plan de trabajo, y el diagnóstico con el que cuentan. También, presentó oficios que acreditan los convenios que tiene el instituto con el sector empresarial para insertar al trabajo formal a mujeres en situación de violencia, entre otras actividades.

Sin embargo, es precioso señalar que la población que integró este diagnóstico tiene una profunda desconfianza institucional, en la encuesta específicamente en las propuestas para atender la violencia sexual se deja ver que ellas y ellos no están conformes con el servicio de seguridad pública que se proporciona, en el mismo sentido, se pronunciaron las usuarias en el taller pues se habló de que tienen que tener pruebas para presentar una denuncia sino corren el riesgo de ser revictimizadas y en las entrevistas externaron la centralización del servicio de seguridad pública a la cabecera municipal, por mencionar algo.

Por último, con base en la información proporcionada por las y los usuarios del transporte público de Santiago Tianguistenco, se identifican cuatro problemas principales que requieren atención urgente:

1. Alta percepción de inseguridad entre las mujeres en el transporte público y en la infraestructura de acceso (calles).

Tanto en la encuesta como en el taller de contramapeo y las entrevistas, las mujeres manifestaron un sentimiento constante de miedo al transitar por el espacio público. Esta sensación de inseguridad limita sustancialmente su movilidad cotidiana. A pesar de los avances en la consolidación de los derechos de las mujeres, el derecho a circular libremente y sin temor sigue siendo, para la mayoría, una aspiración pendiente y no una realidad.

Los efectos de esta forma de violencia son profundos, pues restringen el desarrollo personal, social y profesional de las mujeres. Además, su salud física y emocional se ve deteriorada por esta percepción constante de inseguridad. Por ello, resulta urgente atender este fenómeno.

2. Normalización de la violencia sexual en el transporte público (espacio público)

Uno de los principales desafíos para enfrentar la violencia sexual es que, socialmente, el acoso sexual es tolerado, minimizado y normalizado. Esto puede deberse, en parte, a la falta de información, pero también a que muchas veces se percibe como un problema individual y no como una problemática estructural. Es

decir, no existe una conciencia colectiva sobre las causas que lo originan, como las relaciones de poder, la dominación masculina y las prácticas machistas.

Si bien a nivel institucional se han logrado avances en el reconocimiento del acoso sexual como un problema público, esto no siempre se refleja en el ámbito social. Persisten normas y reglas no escritas que permiten y validan conductas como los silbidos, los comentarios obscenos o las miradas lascivas. Este tipo de acoso tiene repercusiones profundas en la vida de las mujeres, especialmente en las adolescentes, como se evidenció en los ejercicios de mapeo corporal. Ellas expresaron tener conflictos con sus cuerpos o una baja aceptación de ellos, debido a la forma en que han sido sexualizados desde temprana edad. Esta percepción está influida por la manera constante en que son observadas o juzgadas por los varones.

En términos generales, se trata de un problema grave que requiere ser abordado colectivamente. Mientras no existan espacios comunitarios organizados donde se pueda hablar, reflexionar y nombrar estas experiencias como violencia, será difícil avanzar hacia una verdadera sensibilización social y, por ende, reducir esta problemática.

3. Carencia de regulación de los taxis colectivos

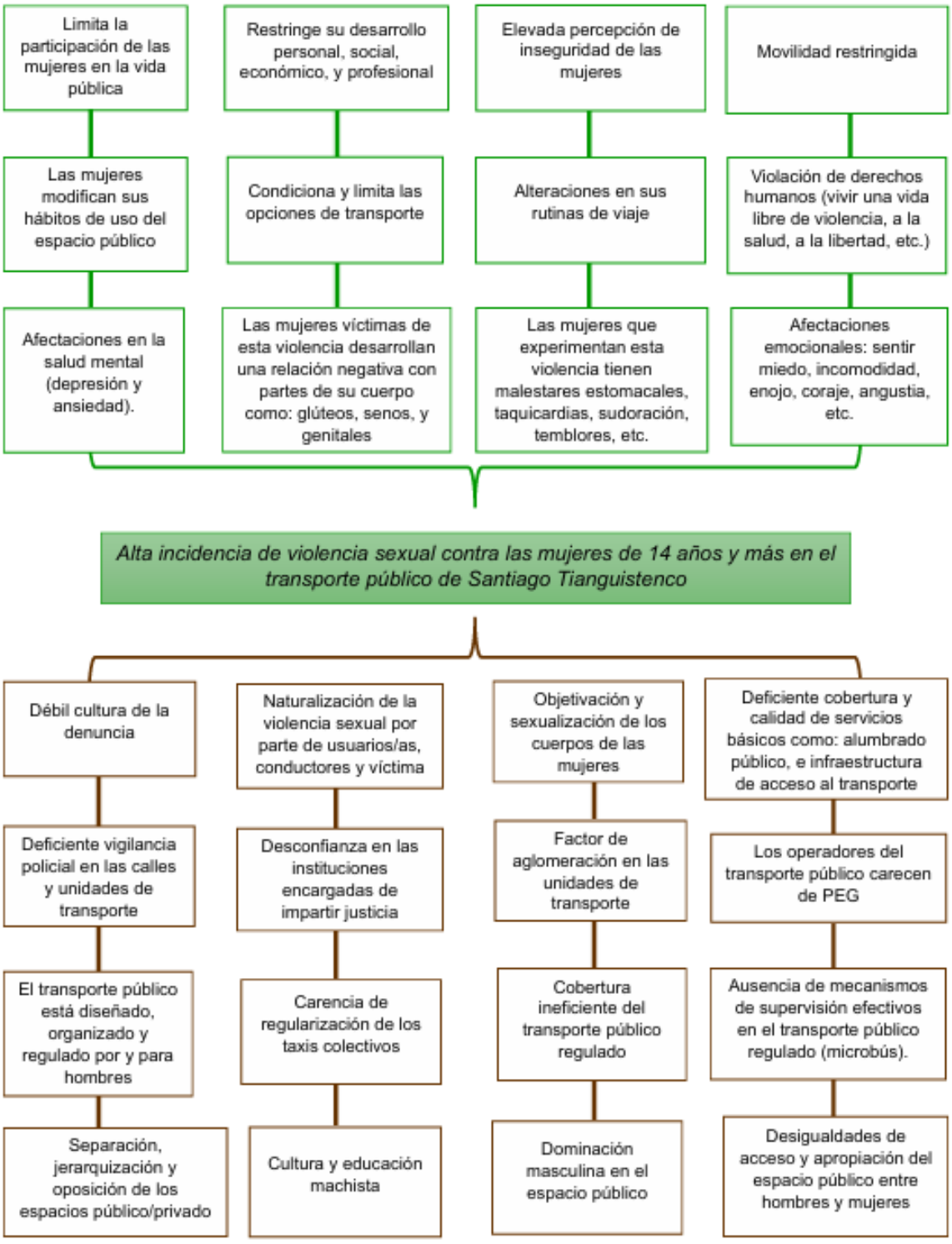
Este punto resulta especialmente relevante, ya que la irregularidad en el servicio de taxis colectivos representa un riesgo tanto para las y los usuarios como para los propios operadores. La falta de regulación impide garantizar los derechos de ambas partes. Como se mencionó anteriormente, esta omisión va más allá del servicio en sí, pues evidencia la ausencia de un sistema de transporte público debidamente regulado, con cobertura total y funcionamiento eficiente para toda la población.

Es imperante regular este servicio. No se puede seguir ignorando el tema ni justificando su funcionamiento sin ningún tipo de control, ya que este medio de transporte es la principal opción de movilidad de las y los usuarios del transporte público de Santiago Tianguistenco y de otras localidades. Por eso es necesario atender esta situación cuanto antes.

4. Débil capacidad de respuesta institucional ante casos de violencia de género contra las mujeres

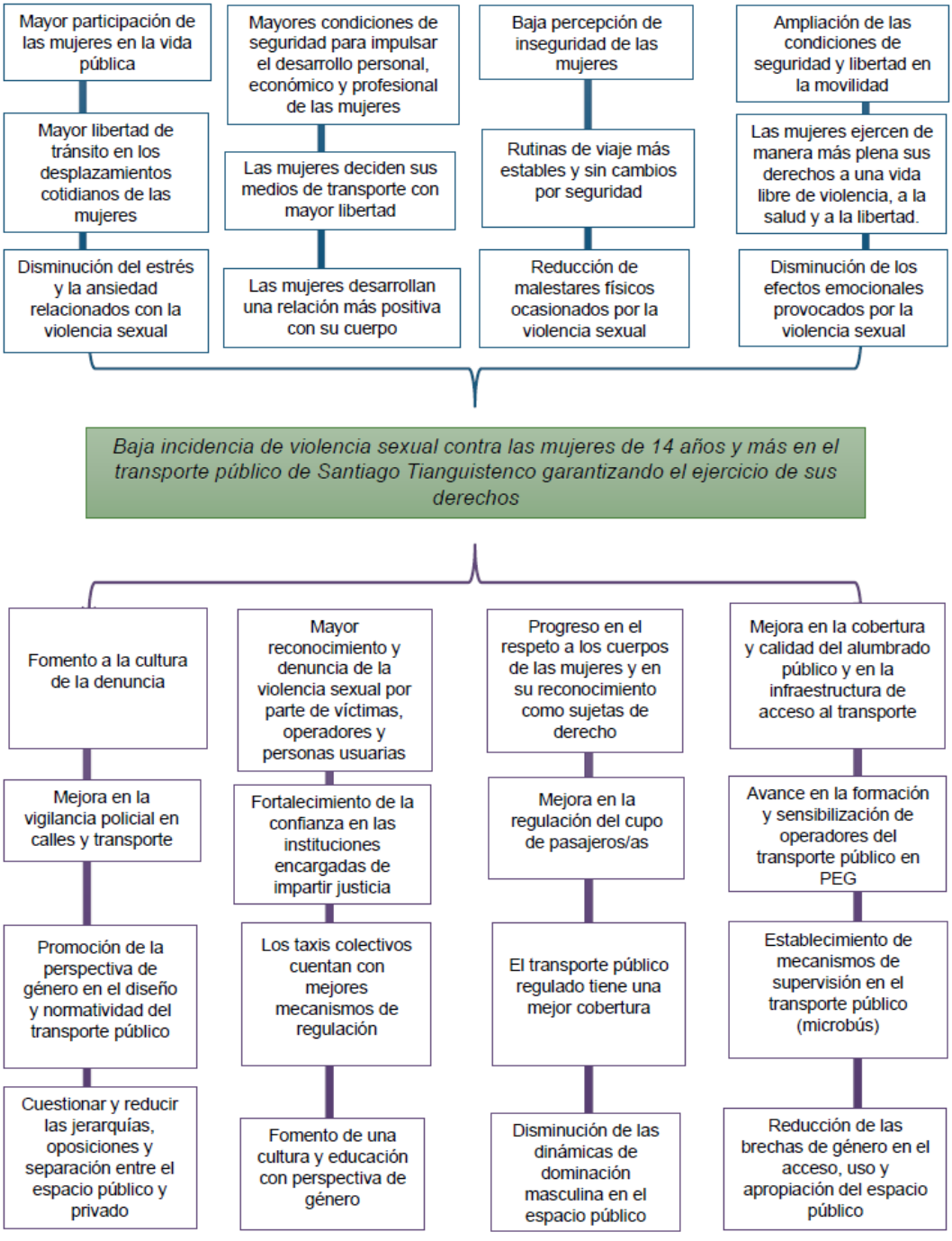
Las y los usuarios del transporte público que integraron este diagnóstico fueron contundentes al señalar la falta de vigilancia policial, también advirtieron que han sido revictimizadas y que no tienen confianza en el personal del servicio público municipal y en otras instancias de procuración de justicia, por ello no acuden a denunciar. Esta desconfianza es preocupante, ya que perpetúa la impunidad, limita el acceso a la justicia y contribuye a la permanencia de la violencia sexual en el transporte público.

4.9. ÁRBOL DE PROBLEMAS



Fuente: elaboración propia con información del diagnóstico

4.9.1. ÁRBOL DE OBJETIVOS



Fuente: elaboración propia con información del diagnóstico

4.9.2. PROCESO DE VINCULACIÓN Y GESTIÓN INSTITUCIONAL

A partir del árbol de problemas se identifican las causas y consecuencias de la **alta incidencia de la violencia sexual en el transporte público de Santiago Tianguistenco**, mientras que el árbol de objetivos permite visualizar las posibles rutas de atención. En conjunto, estos esquemas favorecen la comprensión del fenómeno y la identificación de áreas de oportunidad para abordarlo.

No obstante, para definir la estrategia de intervención y delimitar el problema a atender[69], es necesario partir del reconocimiento de las alianzas institucionales disponibles. En este sentido, a continuación, se presenta un esquema que describe el proceso de gestión institucional con el gobierno local.

Figura 7. Proceso de vinculación con el ayuntamiento de Tianguistenco



Fuente: elaboración propia

[69] Seleccionar uno o más problemas prioritarios con base en los hallazgos del diagnóstico.

Como se muestra en la figura anterior, el proceso de vinculación se inició a través de canales digitales para concertar una reunión presencial. No obstante, tras recibir una respuesta desinteresada y agotar los medios de contacto, pese al respaldo institucional de la universidad, se decidió concluir esta etapa para evitar retrasos.

Una vez concluida la etapa de vinculación, se procede al análisis de los problemas prioritarios. Esta fase se desarrolla considerando criterios estratégicos como el tiempo, el interés, los recursos, el impacto y las propuestas de las y los usuarios. El cuadro siguiente muestra este análisis:

Cuadro 7. Análisis de los problemas prioritarios identificados en el diagnóstico

Problema	*Variables de análisis*	*Ventajas*	*Desventajas*
Alta percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte público y en la infraestructura de acceso (calles).	Interés	▪ Es de interés prioritario porque la alta percepción de inseguridad produce una sensación extendida de vulnerabilidad que restringe la movilidad de las mujeres y reproduce desigualdades de género, incluso entre quienes dijeron no haber experimentado violencia sexual. ▪ Este tipo de violencia afecta el desarrollo personal, profesional, económico y la salud física y mental de las mujeres. Los testimonios, así como los mapas corporales dan cuenta de ello. ▪ El tema es innovador y permite visibilizar una dimensión de la inseguridad pocas veces abordada, la percepción y las emociones de las mujeres.	▪ Es complejo transformar percepciones individuales y colectivas sobre el miedo. ▪ Sus causas son estructurales y profundas.

Tiempo	• Se pueden implementar actividades puntuales que contribuyan a visibilizar el problema y, con ello, iniciar su atención. • Se cuenta con el periodo comprendido de febrero a junio de 2026.	• Es una problemática compleja que demanda intervenciones de largo plazo. • La medición de cambios en la percepción implica un seguimiento prolongado.
Impacto	Un avance en la reducción de la percepción de inseguridad permitiría que las mujeres ejerzan de manera más plena su derecho a la ciudad y, por tanto, se apropien y disfruten del espacio público, particularmente del transporte.	
Recursos	Es posible proponer actividades creativas de bajo costo.	La percepción de inseguridad está estrechamente relacionada con las condiciones del entorno urbano, particularmente con aspectos como el alumbrado público, la recolección de residuos y el deterioro de la infraestructura. En este sentido, intervenir directamente sobre estos factores excede el alcance del proyecto
Propuestas de usuarios/as	Entre las propuestas más mencionadas por las y los usuarios para reducir la violencia y mejorar su percepción de seguridad se encuentra la instalación de sistemas de monitoreo y botones de pánico; atender estas sugerencias permitiría demostrar que se está escuchando a la comunidad.	Existe una limitación de recursos económicos para la implementación de sistemas de monitoreo.

Normalización de la violencia sexual en el transporte público (espacio público)	Interés	▪ Es decisivo atender esta problemática, ya que, si no se reconoce, no se denuncia ni se puede prevenir. ▪ Se cuenta con herramientas pedagógicas y comunitarias para trabajar en procesos de sensibilización. ▪ Representa una oportunidad para abrir espacios de diálogo y reflexión colectiva.	▪ Persiste una alta resistencia cultural ▪ Los procesos de sensibilización, por sí solos, no garantizan la denuncia ni la sanción.
	Tiempo	Actividades sencillas pero significativas a corto plazo	La sensibilización requiere de un proceso continuo y de múltiples intervenciones para lograr resultados significativos. Debido al tiempo limitado con el que cuenta el proyecto, puede resultar difícil generar un impacto contundente.
	Impacto	• Avanzar en el reconocimiento de la violencia sexual en el transporte público es un elemento clave para posibilitar su atención, prevención y sanción. • Contribuye a crear redes de apoyo	
	Recursos	▪ Es costeable con talleres, cursos, murales, *etc*.	
	Propuestas de usuarios/as	Las actividades formativas y de sensibilización fueron propuestas por las mujeres que integraron el diagnóstico; actuar en esta línea permite escucharlas y valorar sus aportaciones.	

Carencia de regulación de los taxis colectivos	Interés	▪ Necesario para la seguridad en el transporte público ▪ Posicionamiento de un tema no atendido en la agenda pública ▪ Impacto positivo a nivel estructural	▪ Requiere conocimientos técnicos y legales. ▪ La intervención directa rebasa el alcance del proyecto; corresponde al ámbito gubernamental.
	Tiempo	La elaboración de una propuesta regulatoria es viable a corto plazo	Aunque la propuesta tenga éxito, su implementación excedería el tiempo disponible (febrero – mayo 2026).
	Impacto	En caso de lograrse la regulación, los beneficios no se limitarían a Tianguistenco, sino para todos los municipios del Estado de México.	
	Recursos	La propuesta puede formularse sin costos económicos.	
	Propuestas de usuarios/as	La regulación del transporte fue una de las propuestas más destacada de las y los usuarios, incluyendo acciones como capacitación y certificaciones a operadores; atenderla garantizaría una intervención validada y con amplio respaldo de la comunidad.	La regulación del transporte no depende de un proyecto académico, sino que recae completamente en las autoridades de movilidad y en el poder legislativo.
Débil capacidad de repuesta institucional ante casos de violencia de género contra las mujeres	Interés	Resulta urgente fortalecer el enfoque de género en el quehacer profesional de las y los servidores públicos.	Aunque existe interés en atender el problema, no se cuenta con un vínculo sólido con el ayuntamiento ni con suficiente información institucional, ya que el diagnóstico se centró en las experiencias de las y los usuarios del transporte público por lo que sería complejo proponer

		una intervención dirigida a las y los servidores públicos.
Tiempo	Es posible diseñar y ejecutar talleres o cursos a corto plazo	Para transformar prácticas institucionales se requiere mucho tiempo
Impacto	La sensibilización tendría un impacto positivo, beneficiando tanto a las mujeres que soliciten acompañamiento como al personal al mejorar sus herramientas de respuesta.	Al carecer de respaldo institucional la gestión de permisos para cualquier actividad resulta prácticamente imposible.
Recursos	Costeable para actividades formativas	
Propuestas de las y los usuarios	La propuesta más mencionada por las y los usuarios fue el incremento de la vigilancia policial, por lo que fortalecer el servicio de seguridad resulta una medida prioritaria y pertinente.	Si bien el fortalecimiento de la vigilancia policial es una medida pertinente, su aplicación resulta compleja, ya que requiere de la participación y compromiso de las autoridades, algo que escapa al alcance del proyecto.

Fuente: elaboración propia con base en la información del diagnóstico

4.9.3. PRECISIÓN DEL PROBLEMA CENTRAL DE LA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Producto del análisis previo, se identificó que los dos problemas principales en los que se va a incidir son: la **normalización de la violencia sexual en el transporte público** y la **alta percepción de inseguridad de las mujeres usuarias**. Estos problemas se seleccionaron porque representan obstáculos significativos para la movilidad de las mujeres y generan consecuencias profundas en su bienestar. Asimismo, su abordaje resulta viable debido a la disponibilidad de recursos, al interés expresado por las usuarias, a que no requiere la participación directa de instituciones públicas y a la posibilidad de implementar actividades a corto plazo. Colocar estos problemas en el centro de la estrategia de intervención permite sentar las bases para impulsar acciones más amplias y sostenibles a lo largo del tiempo.

CAPÍTULO 5. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

El presente capítulo tiene como propósito traducir la información teórica y los hallazgos del diagnóstico en una estrategia de intervención orientada a enfrentar la normalización de la violencia sexual en el transporte público y la percepción de inseguridad. Para ello, se propone el **Proyecto de sensibilización sobre la violencia sexual en el transporte público de Tianguistenco**, integrado por tres actividades:

- Taller “De lo individual a lo colectivo: miradas críticas sobre la violencia sexual y la percepción de inseguridad”.
- Carteles informativos sobre la percepción de inseguridad.
- Trípticos con información sobre los servicios de atención a la violencia sexual.

El objetivo general de este proyecto es: reducir la normalización de la violencia sexual en el transporte público de Tianguistenco y visibilizar la percepción de inseguridad que enfrentan las mujeres usuarias, a través de estrategias de sensibilización.

Antes de desarrollar la descripción detallada de cada actividad que conforma el proyecto, es necesario presentar una justificación normativa y teórica que respalda su pertinencia.

5.1. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA DEL PROYECTO

Esta propuesta es pertinente porque está alineada con la agenda pública[70]. A continuación, se presentan algunos instrumentos en los que se reconoce, de forma directa o indirecta, la importancia de desnaturalizar la violencia sexual en el transporte público. En este marco, la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing

[70] La pertinencia de este proyecto se encuentra respaldada por diversos instrumentos normativos internacionales, nacionales y locales que establecen obligaciones en materia de prevención y atención de la violencia contra las mujeres. Dado que varios de estos instrumentos ya fueron analizados previamente, no se reiteran aquí para evitar repeticiones, y solo se retoman aquellos no desarrollados en la sección normativa.

(ONU, 1995) constituye una hoja de ruta internacional que orienta las políticas en favor de la igualdad de género y de los derechos de las mujeres y las niñas.

Entre sus 12 esferas de especial preocupación, este proyecto se articula con la relativa a la violencia contra la mujer, de la cual se derivan tres objetivos estratégicos; dos de ellos resultan especialmente relevantes:

- Objetivo estratégico D.1: “Adoptar medidas integradas para prevenir y eliminar la violencia contra la mujer” (ONU Mujeres, 2014: 90).
- Objetivo estratégico D.2: “Estudiar las causas y las consecuencias de la violencia contra la mujer y la eficacia de las medidas de prevención” (ONU Mujeres, 2014: 96).

El Objetivo D.1 subraya la necesidad de sensibilizar y visibilizar la violencia contra las mujeres como una violación de los derechos humanos, así como de promover la conciencia sobre sus efectos personales, sociales y comunitarios. El Objetivo D.2, por su parte, respalda la justificación de este estudio, ya que enfatiza la importancia de generar conocimiento sobre las distintas manifestaciones de la violencia de género, especialmente en contextos con carencia de información, como el caso de Tianguistenco, Estado de México.

Por otra parte, este proyecto se desarrolla en el marco de la Maestría en Género, Sociedad y Políticas Públicas, que forma parte del Sistema Nacional de Posgrados (SNP). Por ello, es necesario explicar de qué manera esta propuesta se adecua a la normatividad que rige la educación superior en México.

De acuerdo con el Sistema de Evaluación y Acreditación de la Educación Superior (SEAES), existen siete criterios orientadores de la Política Nacional de Evaluación y Acreditación de la Educación Superior: compromiso con la responsabilidad social, equidad social y de género, inclusión, excelencia, vanguardia, innovación social, e interculturalidad. El criterio con el que este proyecto guarda mayor afinidad es el de compromiso y responsabilidad social, ya que parte de la identificación de un problema presente en el territorio —la violencia sexual en el transporte público— y de una propuesta orientada a su prevención. Además, se relaciona con el criterio de equidad social y de género, porque la violencia sexual

representa un obstáculo para que muchas mujeres puedan desplazarse con seguridad y continuar con sus estudios. Al visibilizar esta situación y promover la sensibilización, el proyecto busca contribuir a que ellas tengan condiciones más justas para desarrollarse académica y socialmente (Secretaría de Educación Pública, 2023).

5.2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DEL PROYECTO

ONU Mujeres elaboró el *Diagnóstico sobre la Violencia Contra las Mujeres y las Niñas en el Transporte Público de la Ciudad de México*[71], un estudio clave para fundamentar este proyecto. En dicho documento se señala que "[…] la violencia contra las mujeres y las niñas en espacios públicos sigue siendo escasamente reconocida y abordada […]" (2017: 11), lo cual evidencia la persistencia de prácticas normalizadas y poco problematizadas.

Asimismo, el diagnóstico invita a "[…] transformar la idea persistente de que la violencia sexual tiene niveles de permisibilidad cuando se toleran las groserías, los comentarios o las miradas lascivas, pues se cree que éstos no dañan a las personas que las padecen" (ONU Mujeres, 2017: 75). Esta reflexión es central para el proyecto, pues apunta directamente a la naturalización de estas conductas y a la necesidad de cuestionarlas.

Además, el texto ofrece una serie de recomendaciones dirigidas a diversos actores, incluida la academia. Dado el carácter formativo y social de este proyecto, retomo las siguientes:

- "Generar campañas en todos los niveles que dimensionen el problema de la violencia sexual contra las mujeres como un asunto de todas y todos" (ONU Mujeres, 2017: 92).
- "Promover entre estudiantes de educación básica, media superior y superior la adopción de actitudes, valores y comportamientos favorables a la igualdad

[71] Este diagnóstico se enmarca en las actividades del Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas el cual tiene como objetivo ampliar el conocimiento sobre la violencia contra las mujeres en el espacio público (ONU Mujeres, 2017).

> de género, la no discriminación, el respeto a los derechos humanos y a la no violencia" (ONU Mujeres, 2017: 92).

El *Proyecto de Sensibilización sobre la Violencia Sexual en el Transporte Público de Tianguistenco* se alinea con ambas recomendaciones. Por un lado, busca que la violencia sexual deje de percibirse como un problema individual y se reconozca como un asunto público que interpela a toda la comunidad. Por otro lado, incorpora acciones orientadas a transformar las percepciones y actitudes de las juventudes frente a la violencia, aspecto que se entenderá mejor con la descripción del taller. En conjunto, estos elementos muestran la coherencia del proyecto con las recomendaciones derivadas del diagnóstico de ONU Mujeres.

Siguiendo con la justificación del proyecto a partir de las propuestas que emergen de otros estudios, se retoman los planteamientos de Aguilar y Fulchiron (2005) en el texto titulado "*El carácter sexual de la cultura de violencia contra las mujeres"*. En dicho documento las autoras expresan que la violencia contra las mujeres es estructural y sexual, pues se busca la apropiación y el control de sus cuerpos. Ante esta realidad, Aguilar y Fulchiron proponen la creación de conciencia no solo como un ejercicio reflexivo, sino como una apuesta política:

> La creación de conciencia como la reconstrucción crítica y colectiva del significado de la experiencia social de las mujeres, es el método feminista para construir ciudadanía. La búsqueda de tal conciencia se convierte en una práctica política. La conciencia de cómo vivimos la violencia y las causas que le dan origen es el primer paso para salir de ella (Aguilar y Fulchiron, 2005: 177)

Bajo este enfoque, el proyecto de sensibilización no busca únicamente transmitir información, sino abrir espacios de diálogo y reflexión colectiva que permitan a las mujeres identificar, cuestionar, y resignificar las experiencias de violencia que enfrentan en el transporte público.

Esta estrategia también se fundamenta en los planteamientos de María Naredo en el texto *Adecuación de las políticas públicas de seguridad a las necesidades de las mujeres: una cuestión urgente* (Naredo, 2009). La autora sostiene que las políticas de seguridad se han centrado principalmente en la

protección de la propiedad y en los indicadores de incidencia delictiva, y han respondido a ello principalmente mediante la intervención policial. Ante tal limitación, María propone construir políticas públicas con perspectiva de género; para ello, prioriza elementos ignorados durante mucho tiempo, como la dimensión subjetiva de la seguridad —la percepción de inseguridad— y las vivencias de violencia de las mujeres. Asimismo, el texto presenta ejemplos de estrategias de atención a la seguridad con enfoque de género, tales como redes comunitarias, espacios de apoyo entre mujeres, mapas de percepción de inseguridad y procesos educativos (Naredo, 2009). En este sentido, el proyecto se articula con dicha perspectiva, ya que incorpora la percepción de inseguridad como eje de análisis y, en los carteles informativos, integra mapas de los “espacios del miedo” construidos a partir del diagnóstico realizado con las usuarias.

5.3. PROYECTO DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE LA VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE TIANGUISTENCO

Taller “De lo individual a lo colectivo: miradas críticas sobre la violencia sexual y la percepción de inseguridad”

El taller es la actividad medular del proyecto, pues aborda la violencia sexual en el transporte público a partir de las experiencias de las usuarias y su relación con la percepción de inseguridad.

La población destinataria de esta actividad son adolescentes escolarizadas de 14 años o más, inscritas en alguna de las siguientes secundarias del municipio.

- Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García”
- Secundaria Oficial José Mariano Abasolo
- Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata
- Secundaria Técnica No. 38 "Ricardo Flores Magón"
- Secundaria Oficial No. 278 Juan Jacobo Rousseau

Esta decisión se sustenta en tres elementos: la devolución a la comunidad participante, los hallazgos del diagnóstico y la revisión documental.

a) *Devolución a la comunidad participante*

Una de las razones centrales fue la intención de retribuir a las adolescentes que participaron en la etapa diagnóstica. Aunque no fue posible contactar exactamente a las mismas jóvenes, se trabajó nuevamente con la secundaria en la que se aplicó el taller de contramapeo, garantizando así la continuidad y la devolución del trabajo realizado. Además, se buscó acceder a otras secundarias del municipio con la intención de no centralizar la estrategia en la cabecera municipal y llevar herramientas de sensibilización a las comunidades que integran este territorio.

b) Resultados del diagnóstico

En el diagnóstico se observó que quienes participaron eran, en su mayoría, jóvenes escolarizadas, un grupo que vive de cerca esta problemática. Además, tanto el taller de contramapeo como las entrevistas mostraron que las mujeres más jóvenes disponen de menos herramientas para identificar las causas de la violencia sexual y presentan afectaciones importantes en su autoestima.

c) Revisión documental

La revisión teórica señala que las adolescentes que se desplazan a sus escuelas constituyen uno de los grupos más vulnerables a la violencia sexual en el transporte público. Este sector enfrenta un riesgo elevado, lo que hace idóneo orientar la intervención hacia ellas.

El contenido de la carta descriptiva se definió a partir de las dudas más relevantes identificadas entre las usuarias. Con base en ellas se diseñó el taller para asegurar su utilidad y pertinencia. Además, se incorporó el tema la de percepción de inseguridad para propiciar un espacio de reflexión y diálogo.

A continuación, se presenta la carta descriptiva del taller:

CARTA DESCRIPTIVA

TALLER DE LO INDIVIDUAL A LO COLECTIVO: MIRADAS CRÍTICAS SOBRE LA VIOLENCIA SEXUAL Y LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Objetivo general del taller: Promover procesos de aprendizaje y reflexión acerca de la violencia sexual en el transporte público de Tianguistenco con adolescentes usuarias de este servicio que están escolarizadas en alguna secundaria del municipio, mediante actividades lúdicas.				
No. de participantes	**Perfil de las participantes**	**Modalidad**	**Duración del taller**	**No. de sesiones**
Mínimo: 5 **Máximo: 10**	Adolescentes escolarizadas de 14 años o más que sean usuarias del transporte público de Santiago Tianguistenco	Presencial	3:00 hrs.	1

Lugar	**Fechas de aplicación**
▪ Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García” ▪ Secundaria Oficial José Mariano Abasolo ▪ Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata ▪ Secundaria Técnica N° 38 "Ricardo Flores Magón" ▪ Secundaria Oficial No. 278 Juan Jacobo Rousseau	▪ Un taller en febrero de 2026 ▪ Un taller en marzo de 2026 ▪ Un taller en abril de 2026 ▪ Dos talleres en mayo de 2026

Tema	**Actividades**	**Material**	**Tiempo**	**Evidencia**
Presentación del taller	▪ Bienvenida ▪ Presentación de la facilitadora ▪ Exposición breve de objetivos del taller	No aplica (N/A)	5 min.	Fotografías
Dinámica de integración y presentación	Las participantes se colocan en círculo. La facilitadora presenta un objeto que se utilizará para organizar la participación y explica que la persona que tenga el objeto será quien tenga la palabra, mientras las demás escuchan con atención y respeto. Primera ronda: presentación personal	Pelota	20 min.	▪ Fotografías ▪ Lista de asistencia

	La facilitadora inicia la dinámica diciendo su nombre y algunos intereses, gustos o sueños. Después pasa el objeto para que cada participante se presente de la misma manera. Segunda ronda: reglas de convivencia Posteriormente se construyen de manera colectiva algunas reglas de convivencia para el taller. La facilitadora propone la primera regla y después cada participante, al recibir el objeto, puede mencionar una regla que considere importante para mantener un ambiente de respeto y confianza. Tercera ronda: compartir experiencias Finalmente, la facilitadora comparte brevemente una experiencia relacionada con acoso o violencia sexual y cómo la enfrentó. Después pasa el objeto para que quien lo desee pueda compartir una experiencia propia o una situación que haya presenciado. Se aclara que participar en esta ronda es voluntaria y cada persona puede decidir si desea compartir o no.			
Evaluación ex ante	La facilitadora entregará a cada participante una hoja con un breve cuestionario inicial para identificar los conocimientos que tienen antes de comenzar el taller y así realizar una evaluación inicial	Hojas impresas con la actividad	5 min.	Fotografías Cuestionarios
Reconociendo la violencia sexual	La facilitadora presentará en una diapositiva o en una hoja visible para el grupo un cuadro con distintas afirmaciones relacionadas con la violencia sexual. Después de leer cada afirmación, pedirá a las participantes que levanten la mano si están de acuerdo o en desacuerdo. A partir de las respuestas, se invitará a	Cuadro en papel bond o diapositiva Cinta adhesiva	15 min.	Fotografías El cuadro

	una o dos participantes de cada postura a explicar brevemente por qué piensan de esa manera. Posteriormente, la facilitadora aclarará la información correcta, explicando si la afirmación corresponde a un mito o a una realidad y ofreciendo ejemplos breves que ayuden a comprender por qué ciertas ideas sobre la violencia sexual son incorrectas o pueden reforzar estereotipos. La actividad se repetirá con varias afirmaciones con el objetivo de identificar creencias comunes, reflexionar sobre ellas y brindar información clara que permita cuestionar los mitos en torno a la violencia sexual.	Computadora Plumones		
	La facilitadora ofrecerá una explicación breve sobre la violencia sexual, sus tipos, causas y consecuencias, haciendo énfasis en el acoso expresivo y verbal, y mostrando cómo este fenómeno afecta colectivamente, incluyendo sus impactos económicos y sociales. Después, se abrirá un espacio de reflexión y diálogo donde el grupo compartirá experiencias y ejemplos de violencia sexual normalizada, promoviendo la crítica y el rechazo a este fenómeno.	Computadora Papel bond Plumones	35 min.	Fotografías Presentación Papel en el que se colocarán algunas de las ideas de la reflexión colectiva
“Mi cuerpo/territorio merece”	Se realizará la actividad “Lo que mi cuerpo/territorio sí merece”. Cada participante escribirá en una hoja una frase que comience con “Mi cuerpo/territorio merece…”, pensando en respeto, dignidad y derecho a vivir sin miedo. Después, quien quiera podrá compartir su frase para crear un mensaje colectivo que recuerde que la violencia no es culpa de sus cuerpos y que la vergüenza no les corresponde. Para finalizar, todas las frases se pegarán en un dibujo grande sobre papel kraft con la silueta de una mujer, representando un “cuerpo-territorio”	Papel Kraft Hojas Plumones Cinta adhesiva	25 min.	El papel Kraft intervenido Fotografías

	colectivo que simboliza a todas y refuerza la idea de acompañamiento.			
Percepción de inseguridad	La facilitadora mostrará en una diapositiva o colocará en la pared algunos mensajes comunes relacionados con el espacio público, como frases de publicidad, titulares de noticias o comentarios que suelen decir familiares o docentes (por ejemplo, advertencias sobre no salir de noche o cuidar la forma de vestir). Las participantes leerán los mensajes, después se abrirá un espacio para que las alumnas respondan los siguientes cuestionamientos: • ¿En qué momentos han escuchado este tipo de mensajes? • ¿Cómo creen que influyen en la forma en que las mujeres se mueven o actúan en la calle o en el transporte?	Recortes Cinta adhesiva Diapositivas	25 min.	Fotografías
	Explicación breve sobre qué es la percepción de inseguridad, incluyendo causas y consecuencias. Además, se realizará un análisis diferenciado entre hombres y mujeres para evidenciar que este fenómeno afecta de manera desproporcionada a las mujeres. Para cerrar, cada participante dirá una palabra que describa cómo se siente frente a la inseguridad en el transporte; las palabras compartidas permitirán reflexionar que este problema es colectivo y no individual.	Computadora Proyector	20 min.	Presentación Fotografías
Sobre los derechos humanos de las mujeres	Se realizará una exposición breve sobre los derechos humanos de las mujeres y sobre los servicios de atención a la violencia sexual en el transporte público. Para complementar la información, se entregará a cada participante un tríptico con detalles sobre los servicios	Tríptico Computadora Proyector	15 min.	Presentación Tríptico Fotografías

	disponibles, las instituciones responsables y los medios de contacto.			
Evaluación	Al final del taller se aplicará un cuestionario diseñado para evaluar dos aspectos principales: la disminución de la normalización de la violencia sexual y el entendimiento de la percepción del miedo en las participantes. Esto permitirá valorar el impacto del taller y la comprensión de los temas abordados.	Hojas impresas con la actividad	5 min.	Fotografías Evaluaciones
Cierre del taller	Las integrantes de este taller deberán hacer un círculo compartiendo cada una lo que aprendió.	N/A	5 min	Fotografías
	Agradecimiento de la facilitadora hacia las estudiantes y autoridades escolares	N/A	5 min.	Fotografías

Fuente: elaboración propia

Tal como se establece en la carta descriptiva, se aplicará una evaluación ex ante y otra ex post. A continuación, se presentan los instrumentos correspondientes.

EVALUACIÓN DEL TALLER

Evaluación EX ANTE

CUESTIONARIO 1

Lee cada pregunta y subraya la opción que consideres correcta:

Lee la situación y elige la opción que mejor la describa.

Mariana sube a la micro y nota que varios pasajeros la observan; a lo lejos se escucha un silbido. Se mueve rápido para sentarse, se pone los audífonos y mira hacia la ventana. Cuando llega a su parada, baja con prisa y continúa caminando.

1) Pensando en lo que vivió Mariana ¿Cómo describirías lo que ocurrió?
a) Acciones molestas, pero sin importancia
b) Un comportamiento violento que provoca inseguridad
c) Un momento cotidiano del viaje

2. En tu opinión, ¿Cuál es el motivo principal por el que ocurre la violencia sexual?
a) Por la falta de vigilancia o cámaras
b) Porque no hay sanciones para quién lo hace
c) Impulsos sexuales de los varones
d) Otro: _____

3. ¿Cómo crees que afecta a una mujer vivir acoso cuando usa el transporte público?
a) Cambia su forma de vestir o rutas
b) Siente miedo, ansiedad o inseguridad
c) Prefiere no usar el transporte público
d) Puede considerarlo una situación incómoda, pero no darle mucha importancia.

4. ¿Cuál de las siguientes situaciones describe mejor la percepción de inseguridad en el transporte público?
a) Cuando una persona siente miedo o preocupación al viajar, aunque no le haya pasado algo directamente.
b) Cuando ocurre un delito dentro del transporte público.
c) Cuando el transporte público está lleno de personas.

Evaluación EX POST

CUESTIONARIO 2.

Instrucción: selecciona la respuesta que mejor refleje lo aprendido en el taller

1) ¿Qué aprendiste en el taller sobre la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público?

a) Que es una situación inevitable debido a la aglomeración de las personas en las unidades
b) Que es una violación a los derechos humanos de las mujeres
c) Que es un delito

2) Menciona dos causas y dos consecuencias de la violencia sexual que hayas aprendido en el taller

_____
_____
_____
_____
_____

3) Después de lo visto, ¿Cómo defines la percepción de inseguridad?

a) Un miedo subjetivo que las mujeres deben controlar
b) Una sensación de alerta que ocurre cuando los lugares están oscuros
c) Una forma de violencia

4) ¿El taller modificó o amplió tu comprensión sobre la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público?

a) Mucho
b) Poco
c) Nada

5. ¿Qué fue lo que más te gusto o te sirvió del taller?

_____
_____
_____
_____
_____

5.4. IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRETEGIA DE INTERVENCIÓN

I. INFORME DEL TALLER DE LO INDIVIDUAL A LO COLECTIVO: MIRADAS CRÍTICAS SOBRE LA VIOLENCIA SEXUAL Y LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

Entre febrero y mayo de 2026, se implementó el taller en cinco secundarias. Este ejercicio se realizó en coordinación con el Sistema Municipal para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de Tianguistenco[72], particularmente particular con la Coordinación de Prevención y Bienestar Familiar, instancia que facilitó el acceso a las instituciones educativas mediante la gestión de permisos.

En total, participaron 84 adolescentes provenientes de distintas localidades de Tianguistenco y de municipios aledaños. A continuación, se presentan los datos generales de aplicación:

Cuadro 8. Datos generales de la implementación de los talleres

No. Taller	Secundaria	Localidad	Fecha	Participantes
1	Secundaria Técnica No. 38 “Ricardo Flores Magón”	Santiago Tilapa [73]	25/02/2026	14
2	Secundaria Técnica No. 1 “Andrés Álvaro García”	Santiago (cabecera municipal)	19/03/2026	15
3	Secundaria Oficial No. 278 “Juan Jacobo Rousseau”	Guadalupe Yancuictlalpan	22/04/2026	21
4	Secundaria Oficial José Mariano Abasolo	San Pedro Tlaltizapán	06/05/2026	16
5	Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata	San Pedro Tlaltizapán	20/05/2026	18

Fuente: elaboración propia

[72] La vinculación con el DIF se estableció a partir de la solicitud de autorización para realizar la estancia profesional correspondiente al cuarto semestre de la Maestría en Género, Sociedad y Políticas Públicas, cuyo propósito principal es la aplicación de la estrategia de intervención del TTG.
[73] Santiago Tilapa, Guadalupe Yancuictlalpan y San Pedro Tlaltizapán son localidades que forman parte del municipio de Tianguistenco.

La carta descriptiva orientó los talleres, pero hubo flexibilidad en su aplicación. Las dinámicas planeadas se ajustaron constantemente según las necesidades de las estudiantes; por ejemplo, en la Telesecundaria Emiliano Zapata, la revisión teórica sobre la violencia sexual tomó más tiempo, mientras que en otros planteles el tema de mayor impacto fue la percepción de inseguridad. De este modo, los tiempos programados respondieron a las dudas e intereses de las alumnas.

El número de participantes también modificó la organización de las actividades. Aunque al principio se planeó trabajar con grupos de cinco a diez integrantes, las autoridades escolares solicitaron ampliar el cupo, con un mínimo de 14 y un máximo de 21. Este aumento implicó adaptar los ejercicios, alternando entre el trabajo en equipo y las actividades individuales, de acuerdo con las necesidades de cada grupo.

Finalmente, el desarrollo de los talleres se vio influido por las condiciones de infraestructura y privacidad de los espacios asignados. En una ocasión, al tener que trabajar en la cafetería, se agilizó el cierre del taller, reduciendo las participaciones individuales, para concluir la actividad antes del inicio del receso escolar y evitar mayores distracciones.

Una vez explicadas las condiciones generales de la implementación, se presentan a continuación los resultados obtenidos en los talleres:

- **PRESENTACIÓN DEL TALLER Y DE SUS PARTICIPANTES**

El propósito principal de esta actividad fue dar a conocer los objetivos del taller y, sobre todo, propiciar un ambiente de confianza entre las participantes mediante el reconocimiento de intereses y vivencias comunes.

En el primer taller, el desarrollo de la dinámica fue complejo debido a que se privilegió la explicación de elementos formales como los objetivos, la formación académica y las reglas de convivencia. Esto generó un ambiente rígido que dificultó la estrategia de integración, que era la parte más significativa de la actividad, pues se pretendía conocer a las participantes. Aunque fue difícil, el objetivo se logró; este aprendizaje permitió flexibilizar y mejorar la dinámica de los siguientes talleres.

Se realizaron tres cambios importantes: en primer lugar, se redistribuyeron los tiempos, es decir, se redujo la exposición formal y se amplió la dimensión personal; en segundo lugar, se incorporó un objeto para regular el uso de la palabra, permitiendo que solo quien lo tuviera pudiera hablar, lo cual aportó mayor orden; y en tercer lugar, la participación se organizó en tres rondas estratégicas: en la primera, las participantes compartieron su nombre, gustos e intereses; en la segunda, se acordaron las reglas de convivencia desde otro enfoque, invitándolas a expresar qué necesitaban para que el taller fuera un espacio seguro; y finalmente, se incluyó una ronda para dialogar sobre violencia sexual, abordando tanto experiencias propias como de otras mujeres. En la siguiente figura se sintetizan los resultados más relevantes derivados de esta dinámica:

Cuadro 9. Resultados de la actividad de integración de los cinco talleres

INTERESES, GUSTOS Y CONVIVENCIA	REGLAS DE CONVIVENCIA	EXPERIENCIAS DE VIOLENCIA	IMPACTO DEL EJERCICIO
¿Qué les gusta hacer? Jugar fútbol y ajedrez, entrenar taekwondo, dibujar, escribir, escuchar música, leer y dormir **Comida favorita:** chilaquiles y enchiladas **Gustos:** los animales (caballos y perros) y las motos **Convivencia:** pasar tiempo con amigos/as y familia	Respeto Empatía Escucha activa No burlas	Experiencias propias: Acoso verbal, expresivo, físico y persecuciones Experiencias de otras personas: Exhibicionismo y abuso sexual	Las alumnas expresaron sentirse seguras, en confianza y escuchadas en el taller. Construcción de un ambiente de sororidad y empatía colectiva. La confianza facilitó la exposición teórica; hubo buena disposición e interés.

Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de los talleres

Esta dinámica permitió conocer a las adolescentes, quienes destacan por su energía, creatividad e interés en socializar. También dejó ver que demandan

espacios de diálogo en los que puedan hablar sin ser juzgadas. La parte más importante fue cuando compartieron sus vivencias de violencia; aunque fue un momento difícil que generó incomodidad y frustración, sirvió para que vieran que no están solas y que es un problema que comparten con otras mujeres. Esto creó un ambiente de sororidad y dolor compartido, logrando que en varios planteles se formaran lazos que podrían convertirse en redes de apoyo.

Por otro lado, en una de las secundarias, el ejercicio resultó mucho más difícil: el tabú del tema pesó tanto que las adolescentes mostraron vergüenza y timidez, lo que complicó el taller, aunque con esfuerzo se logró lo básico. A pesar de este reto, iniciar esta dinámica resultó crucial para despertar el interés y la disposición de las alumnas.

Fotografía 15. Dinámica de integración. Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

Fotografía 16. Reglas de convivencia. Secundaria Técnica No. 38 "Ricardo Flores Magón"



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

- **EVALUACIÓN EX – ANTE**

Cuadro 10. Resultados generales de la evaluación ex-ante de los cinco talleres

Identificación de la violencia sexual	• La mayoría reconoce el acoso expresivo como violencia sexual, aunque un grupo menor lo normaliza al considerarlo sin importancia. • En el primer taller (preguntas abiertas)[74] identificaron tipos como: toma de fotografías sin consentimiento, acoso verbal y violación.

[74] En términos metodológicos, en el primer taller se aplicó un cuestionario con preguntas abiertas, el cual resultó poco eficiente debido al tiempo requerido para completar la actividad. Por esta razón, a partir del segundo taller se modificó el instrumento, incorporando principalmente preguntas de opción múltiple para agilizar su aplicación.

Causas de la violencia sexual	• La impunidad es la causa más reconocida por las participantes. • Existen creencias como que los hombres no pueden controlar sus impulsos o que la forma de vestir provoca las agresiones.
Consecuencias de la violencia sexual	• Las afectaciones en la salud mental como la ansiedad o la alta percepción de inseguridad son las más reconocidas. • En menor proporción expresan cambio en rutas o en la forma de vestir.
Percepción de inseguridad	• Es el concepto que menos conocen las participantes. • Explican la percepción a partir de la aglomeración en las unidades • En el primer taller dieron ejemplos como: miedo por andar sola en el transporte, sentirse observada/nerviosa, o no poder estar en paz.

Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de los talleres

La evaluación inicial demuestra que las adolescentes tenían elementos básicos para comprender la violencia sexual y la percepción de inseguridad. Sin embargo, existían retos importantes, por ejemplo, los prejuicios y la educación y la cultura machistas, que llevan a ellas a asociar la forma de vestir de las mujeres como causa. También se pone de manifiesto que el conocimiento sobre las causas de la violencia sexual en el transporte público era mínimo, por lo que significó uno de los retos principales; asimismo, aunque explicaban el fenómeno de la percepción de inseguridad, hacía falta trabajar mucho para que entendieran su dimensión colectiva y la socialización del miedo.

VIOLENCIA SEXUAL

Para abordar el tema de la violencia sexual, se comenzó con un ejercicio en el que las estudiantes analizaron las siguientes afirmaciones:

- “Si una mujer se viste de cierta manera, puede provocar acoso”
- “Los hombres también pueden vivir violencia sexual”
- “Todas las personas podemos contribuir a reducir el acoso sexual en el transporte público”

En las reflexiones colectivas de cuatro talleres, las adolescentes rechazaron que la vestimenta justificara la violencia, incluso expresaron molestia, pues este discurso limitaba su libertad. Esto contrasta con lo que algunas alumnas escribieron en las evaluaciones. En el último taller, hubo quien estuvo de acuerdo con la afirmación y explicó que ellas lo ven como una forma de autocuidado. Esta idea fue respaldada por las autoridades escolares y del DIF. Esto obligó a tratar detenidamente la creencia, explicar que por ningún motivo la vestimenta justifica una agresión y enfatizar la necesidad de diferenciar entre causa y estrategia de autocuidado, aclarando que son conceptos completamente diferentes.

Por otra parte, en todos los planteles hubo consenso al aceptar que los hombres también pueden ser víctimas de violencia sexual. Para profundizar en esto, se ofreció información desagregada que muestra que la incidencia y los tipos de violencia difieren entre los sexos, siendo las mujeres las más afectadas. Finalmente, el punto más debatido fue la intervención ciudadana: las jóvenes reconocen que todas las personas pueden ayudar, pero explican que no todas tienen las condiciones para hacerlo; no obstante, se propusieron acciones para intervenir de forma segura, como solicitar ayuda a un adulto o a una autoridad.

Una vez culminada la reflexión colectiva sobre las afirmaciones, se procedió a la revisión teórica. Se analizó el concepto de violencia sexual, su tipología, causas y consecuencias. La explicación de las causas se hizo con especial detenimiento, revisando temas como la dominación masculina, la impunidad, la cultura y educación machistas y el transporte como espacio hipermasculizado.

Al abordar la dominación masculina, se encontró que las alumnas la explican con ejemplos en el ámbito privado, como cuando los hombres se sientan a esperar que las mujeres sirvan o cuando un hombre ejerce control sobre su familia. Para conectar esto con el espacio público, se les preguntó qué hacían cuando veían un grupo de hombres reunidos afuera de una tienda; ellas respondieron que se movían o se cambiaban al otro lado de la calle, ante lo cual se les explicó que esa acción es, justamente, una respuesta a la dominación, pues los hombres se apropian del espacio público. En este mismo sentido, las estudiantes se mostraron sorprendidas

cuando se les aclaró que la violencia sexual no está ligada a la satisfacción de deseos sexuales, sino al ejercicio de poder (afirmación de la virilidad).

Posteriormente, al enfatizar en el transporte público, se les cuestionó respecto a quiénes conducían comunmente las unidades, al notar que la gran mayoría son varones, les fue más fácil comprender que las necesidades de las mujeres no han sido tomadas en cuentan en la organización de este servicio. Luego, en cuanto a las consecuencias, es algo que ellas entienden muy bien pues lidian todo el tiempo con ello, lo único que les causó sorpresa fue cómo las mujeres pierden recursos económicos y oportunidades cuando se ven obligadas a dejar de trabajar o estudiar a causa de la violencia. El tema llamó su atención y se mostraron curiosas en todos los talleres.

Fotografía 17. Revisión teórica de violencia sexual. Secundaria Técnica No. 38 "Ricardo Flores Magón"



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

- **MI CUERPO-TERRITORIO MERECE**

La actividad consistió en hacer un mapa corporal colectivo para que en él las alumnas colocaran la frase “Mi cuerpo-territorio merece…”. Esto tenía como propósito que las adolescentes reflexionaran e interiorizaran que su cuerpo es su primer territorio de defensa. También se buscó fortalecer su autoimagen y, por ende, su autoestima, además de generar conciencia de que, en ninguna circunstancia, la culpa es de ellas en caso de violencia.

Algunas de las frases que colocaron fueron las siguientes:

- “Mi cuerpo-territorio merece ser respetado, valorado y cuidado”
- “Mi cuerpo-territorio merece que nadie lo toque”
- “Mi cuerpo-territorio merece tener control sobre qué sí y qué no…”
- “Mi cuerpo territorio merece, resplandecer sin temor a que otros lo juzguen”
- “Mi cuerpo territorio merece respeto, seguridad, y que nadie le haga daño”
- “Mi cuerpo territorio merece ser amado con verdad y sin morbo”
- “Mi cuerpo-territorio merece respeto, privacidad y no ser abusado”

A partir de estas expresiones, se vuelve evidente que los mapas colectivos sirvieron de vía para que las adolescentes trazaran sus límites y exigencias de seguridad. En sus frases está presente, de manera importante, la demanda de que sus cuerpos sean respetados, valorados y cuidados, y de que nadie los lastime, lo cual funciona como un reclamo directo de su derecho a la seguridad y a una vida libre de violencia. Por otro lado, en la reflexión las alumnas insistieron en que reciben comentarios sobre sus cuerpos todo el tiempo (si son delgadas, gordas, altas o morenas, *etc*.), lo cual les provoca enojo, ya que se sienten en constante vigilancia respecto a cómo deben ser, cómo actuar y cómo vestir. Esto visibiliza la violencia estética que enfrentan a diario.

Asimismo, la frase “Mi cuerpo territorio merece ser amado con verdad y sin morbo” muestra cómo las adolescentes experimentan cotidianamente la hipersexualización, con esta demanda, ellas reclaman su derecho a tener vínculos sanos basados en el respeto y libres de violencia. Por último, este ejercicio fue un

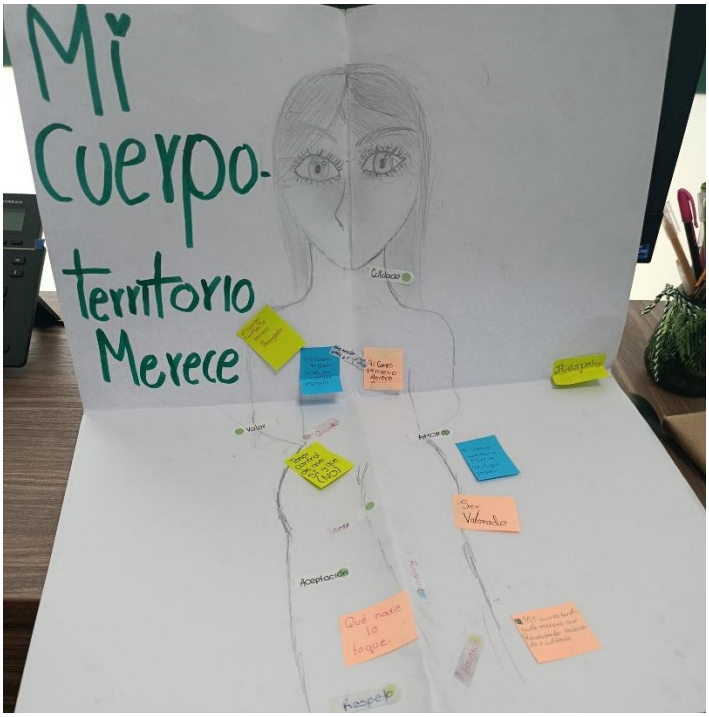
acierto, ya que les permitió ser creativas y trabajar en equipo, y contó con una gran aceptación por parte de todas.

Fotografía 18. Mapa corporal colectivo. Secundaria Oficial José Mariano Abasolo



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

Fotografía 19. Mapa corporal colectivo. Secundaria Técnica No. 1 "Andrés Álvaro García"



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

➢ PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD

En esta parte del taller se abordó la percepción de inseguridad a partir de la revisión de mensajes cotidianos, como advertencias familiares, frases comunes y titulares de periódicos; por ejemplo: “si te dicen algo, ignóralo”, “mantente siempre alerta” o “una mujer es asesinada cada 10 minutos por su pareja u otros familiares”. A partir de ello, se generó una reflexión guiada sobre cómo estos mensajes influyen en la manera en que las mujeres se mueven y actúan en el espacio público.

Aunque la visión de las alumnas fue variada, pues algunas valoraban estas advertencias como mensajes de cuidado, hubo quienes aceptaron abiertamente que este discurso las hace sentir culpa y miedo. Esto se debe a que interpretan que la sociedad les atribuye por completo la responsabilidad de su propia seguridad; es decir, entienden que si no siguen esas instrucciones, lo que les pase será su culpa. Esta conclusión es sumamente sólida y demuestra que el discurso debe cambiar: la seguridad de las mujeres es un derecho humano que debe ser garantizado por los gobiernos y la comunidad, y no una carga individual.

En este sentido, se les explicó cómo se les enseña a las mujeres a tener miedo, y cómo los referentes en la televisión casi siempre las representan como seres dependientes e indefensos, incapaces de responder al peligro, una narrativa que termina por interiorizarse. Un punto clave que ayudó a dimensionar la gravedad del problema fue identificar que, aunque no todas las alumnas han vivido violencia directamente, todas comparten el miedo a sufrir violencia sexual; este temor las condiciona y las obliga a vivir con restricciones. En uno de los planteles, la dinámica fluyó de manera excelente, lo que generó reflexiones que evidenciaron cómo las participantes comprendieron que la percepción de inseguridad es una forma de violencia y un problema colectivo. No obstante, queda mucho por hacer para posicionar este tema y que sea tomado en serio, no solo por quienes lo viven, sino también por toda la sociedad.

DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES

Se realizó una breve exposición sobre los derechos humanos de las mujeres y los servicios de atención a la violencia sexual en el transporte público. Como

apoyo, se entregó a cada participante un tríptico con información sobre los servicios disponibles, las instituciones responsables y los medios de contacto.

Este tema despertó el interés de las adolescentes, lo cual se reflejó en la evaluación ex post, en la que se constató que previamente no disponían de información suficiente sobre sus derechos. No obstante, en este momento del taller se notó cierto agotamiento en las participantes, lo que redujo su nivel de participación, aunque el interés por el contenido se mantuvo presente en todos los talleres.

Fotografía 20. Revisión del tríptico por parte de alumnas de la Secundaria Oficial José Mariano Abasolo.



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

- **EVALUACIÓN FINAL**

Cuadro 11. Resultados generales de la evaluación ex–post de los cinco talleres

Identificación de la violencia sexual	▪ Reconocimiento de la violencia sexual en el transporte: Las participantes la identifican como una violación a los derechos humanos y un acto violento que genera inseguridad. ▪ La tipología de la violencia sexual en el transporte público fue la parte teórica que mejor asimilaron las estudiantes. ▪ Impacto del taller en la ampliación del conocimiento: El resultado fue positivo en la totalidad de las intervenciones. En la mayoría de los talleres, entre el 60% y el 80% de las alumnas expresaron que el espacio amplió significativamente sus conocimientos previos sobre el tema.
Causas y consecuencias de la violencia sexual	▪ Dificultades en la comprensión de las causas de la violencia sexual. Las participantes reconocen principalmente la impunidad, la cultura y educación machista, y en menor medida la dominación masculina. Además, persisten creencias como: que la vestimenta y los impulsos sexuales de los varones son las causas de este fenómeno. ▪ Identifican con sensibilidad las consecuencias de la violencia sexual, destacando su impacto en la salud mental y física, el incremento en la percepción de inseguridad y la vulneración de derechos humanos (libertad y autonomía)
Percepción de inseguridad	▪ Las alumnas explican la percepción de inseguridad como una forma de violencia y a través de factores socioespaciales. ▪ La percepción de inseguridad es vista por algunas de las estudiantes como un medio de autocuidado (normalización). ▪ Destaca un grupo que logró comprender la percepción de inseguridad como un problema público, al compartir sus experiencias y reconocer que el miedo a la violencia sexual en el transporte es una preocupación colectiva.

¿Qué fue lo que más te gustó o sirvió del taller?	1[75]	"Saber que todas las mujeres tenemos derechos" "Que mi cuerpo es mi territorio"
	2	"Aprendí a identificar mis derechos y los tipos de violencia" "La manera clara y precisa en que se explicaron las cosas, el entorno seguro y la tranquilidad que se sintió"
	3	"Entender que no estoy sola y que existen rutas de denuncia" "Que entendí que no soy la única que tiene miedo, y me hizo sentir apoyada"
	4	"La comprensión de lo que hemos vivido u otras personas" "Que fuimos libres de expresar y decir lo que pensamos y, pues, las dinámicas que hubo"
	5	"En todo momento tuvieron respeto por tu opinión y que pude hablar y decir cosas que en algún momento de mi vida me pasaron" "Me gustó aprender mucho más de violencia y me sirvió para saber más de ello y poder compartirlo a compañeros y gente que requiera de ayuda"

Fuente: elaboración propia con base en los resultados de los talleres

La evaluación permitió identificar avances significativos, así como áreas de oportunidad en el aprendizaje de las participantes. En todos los talleres, las adolescentes lograron reconocer sus derechos, identificar distintos tipos de violencia sexual y destacar la importancia de construir redes de apoyo. Esto se reflejó en los compromisos que expresaron para contribuir a la reducción de esta problemática, entre ellos fortalecer la relación entre compañeras para apoyarse mutuamente, compartir lo aprendido con otras mujeres y actores de su comunidad, así como buscar apoyo de personas adultas ante situaciones de riesgo, entre otras propuestas.

Asimismo, las participantes valoraron el ambiente de confianza generado durante los talleres. Actividades como Mi cuerpo-territorio favorecieron que se sintieran libres de expresar sus experiencias, emociones y pensamientos.

No obstante, los resultados también evidencian desafíos persistentes. Aún persisten limitaciones en el análisis de las causas de la violencia sexual, ya que siguen apareciendo ideas revictimizantes y algunas confusiones conceptuales. De igual forma, la percepción de inseguridad sigue vinculándose principalmente a

[75] El número hace referencia al taller correspondiente

factores socioespaciales; sin embargo, también se observaron avances en su comprensión como un problema público.

En términos generales, el taller tuvo buena acogida, lo que permitió obtener resultados positivos. No obstante, esta experiencia confirma la necesidad de establecer procesos de sensibilización continuos para lograr cambios perdurables.

- **PAPEL DE LAS AUTORIDADES ESCOLARES**

Un aspecto relevante de los talleres fue la intervención de las autoridades escolares. En el primer y el último taller, algunas autoridades hicieron señalamientos a las adolescentes sobre cómo debían vestir o comportarse para evitar supuestas “provocaciones”. Este tipo de discursos resulta violento y revictimizante, pues justifica al agresor y responsabiliza a la víctima.

En contraste, en otras escuelas las autoridades transmitieron mensajes con perspectiva de género, aunque de manera básica, al invitar a las alumnas a construir redes de apoyo y fortalecer la sororidad. Llama la atención que los discursos violentos fueron emitidos por autoridades, hombres, mientras que en los planteles dirigidos por mujeres se observó una postura sensible al tema. Esto evidencia la importancia de fortalecer la sensibilización y la formación de las autoridades escolares, ya que su postura puede influir directamente en el alcance de este tipo de procesos, así como en la reproducción de violencias.

Finalmente, se presentan algunas fotografías grupales tomadas al cierre de los talleres.

Fotografía 21. Alumnas de la Secundaria Técnica No. 1 "Andrés Álvaro García"



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

Fotografía 22. Alumnas de la Secundaria Oficial No. 278 "Juan Jacobo Rousseau"



Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

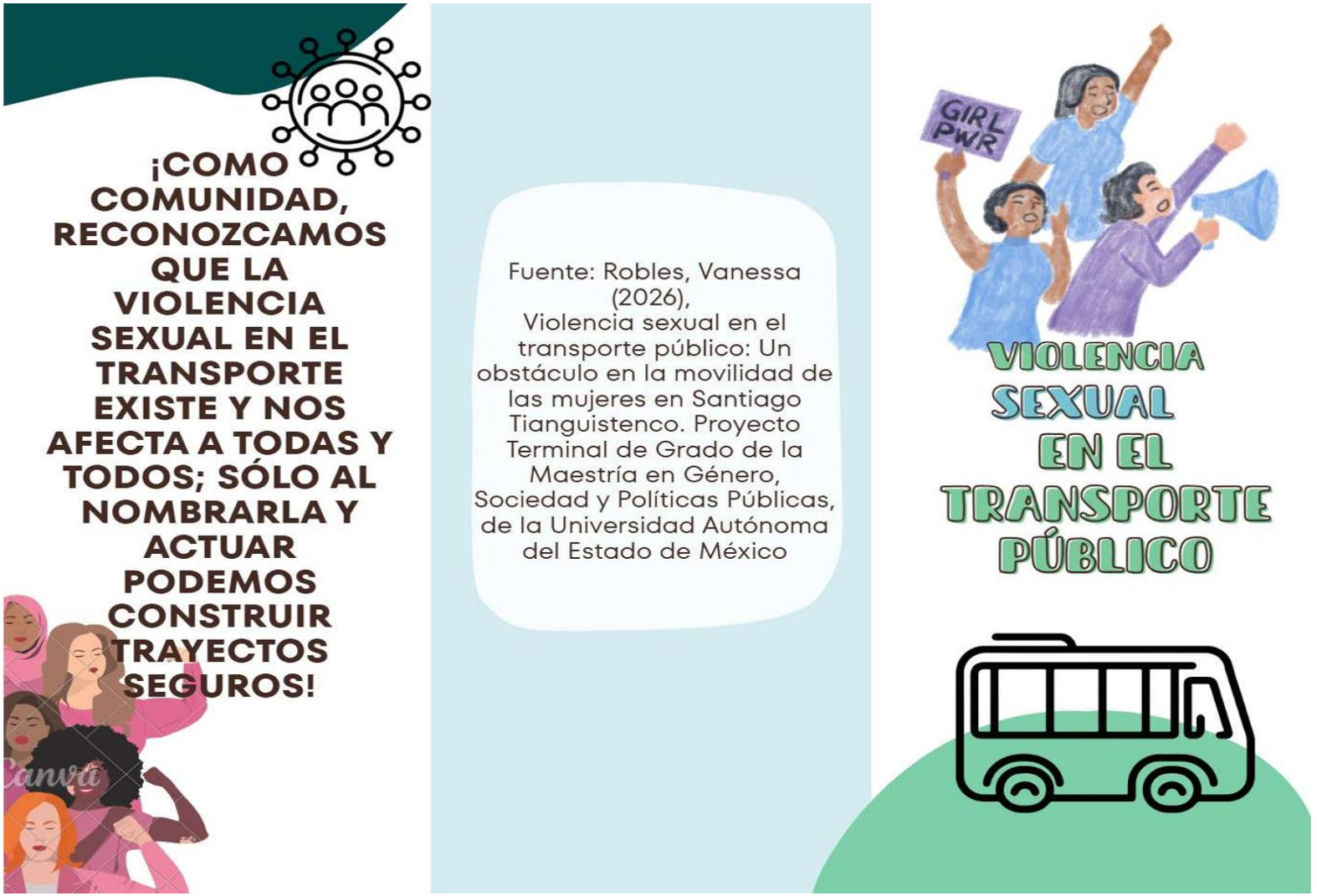
Fotografía 23. Alumnas de la Telesecundaria Federalizada Emiliano Zapata

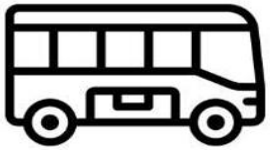


Fuente: archivo propio a partir de la implementación de los talleres

II. DIFUSIÓN DE MATERIALES INFORMATIVOS

TRÍPTICO CON INFORMACIÓN SOBRE SERVICIOS DE ATENCIÓN A LA VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE TIANGUISTENCO





VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE TIANGUISTENCO

Acoso expresivo
Miradas insistentes, gestos sexuales, posturas intimidantes o sonidos como silbidos y gemidos. Son señales no verbales violentas que afectan profundamente a las mujeres

Acoso verbal
Comentarios sexuales, "piropos" obscenos, burlas o insultos relacionados con el cuerpo o la ropa. Es una de las formas más comunes y normalizadas de acoso.

Existen otras formas de violencia sexual: toqueteos o roces sin permiso, exhibicionismo, tomar fotos o videos sin tu consentimiento, y persecución

(Gaytán, 2009)



DERECHOS DE LAS MUJERES

Conoce tus derechos en el transporte y en el espacio público:

Libre tránsito: Tienes derecho a moverte con libertad y seguridad por calles, paradas y transporte público, sin miedo ni acoso, y a vestir como quieras.

A una **vida libre de violencias: Nadie puede dañ**arte física, psicológica o sexualmente. El acoso y la violencia en el transporte son delitos y vulneran tus derechos.

Acceso a la justicia: Si vives violencia, tienes derecho a atención inmediata, gratuita y respetuosa. Las autoridades deben protegerte, investigar tu denuncia y sancionar a los responsables.

(Secretaría de las Mujeres, 2025)

ATENCIÓN A MUJERES EN SITUACIÓN DE VIOLENCIA

1

Instituto Municipal de la Mujer de Tianguistenco

- Asesoría jurídica
- Atención psicológica
- Canalización a instancias estatales

Dirección: Manuel Aldama esq. Independencia, Casa de Cultura, Santiago Tianguistenco

Emergencias Ayuntamiento: 713 135 3926

2

Secretaría de las Mujeres del EdoMéx.

- ✓ Acompañamiento y asesoría
- ✓ Canalización a servicios especializados

Línea sin Violencia 800 108 40 53

3

Comisaria de Seguridad Pública Municipal

La policía debe atender tu denuncia y avisar sin demora al Ministerio Público por el medio que sea necesario.

Secretaría de Seguridad del Estado de México

Emergencias: 911
Denuncia anónima: 089



CARTEL INFORMATIVO SOBRE PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD[76]



Fuente: Robles, Vanessa (2026). Violencia sexual en el transporte público: Un obstáculo en la movilidad de las mujeres en Santiago Tianguistenco. Proyecto Terminal de Grado de la Maestría en Género, Sociedad y Políticas Públicas, de la Universidad Autónoma del Estado de México.

[76] El diseño del cartel se realizó con apoyo de herramientas de inteligencia artificial.

Como se explicó al inicio del capítulo, el proyecto contempló el diseño y la distribución de dos materiales informativos: un tríptico y un cartel. La creación de estos recursos respondió a la necesidad de acercar información sobre la violencia sexual y la percepción de inseguridad a usuarias del transporte público no escolarizadas[77], con el fin de reducir la normalización de estas conductas y el reconocimiento de los espacios del miedo en Tianguistenco.

Para llevar esto a la práctica, se realizó la entrega y colocación de estos materiales en distintos puntos de la cabecera municipal:

- 5 de mayo: se entregaron 100 trípticos a mujeres usuarias del transporte público.
- 20 de mayo: se colocaron 20 carteles informativos en distintos negocios de la localidad. Este material incluyó un mapa de los espacios del miedo identificados por las mujeres durante el diagnóstico.

A continuación, se presenta evidencia fotográfica de estas actividades.

Fotografía 24. Entrega de trípticos informativos



Fuente: archivo propio a partir de la entrega de materiales informativos

[77] Aunque los materiales estaban dirigidos principalmente a mujeres no escolarizadas, se aprovechó el vínculo establecido con las escuelas para ampliar su difusión. De este modo, durante la realización de los talleres se entregaron trípticos a las participantes y se colocó un cartel en cada una de las escuelas intervenidas.

Fotografía 25. Colocación de carteles



Fuente: archivo propio a partir de la entrega de materiales informativos

La difusión de materiales informativos resultó compleja, en particular la colocación de carteles, ya que fue necesario gestionar permisos con los propietarios de los establecimientos ubicados en las calles principales, por donde la población transita para tomar su transporte. A pesar de las resistencias encontradas, se logró la colocación de los 20 carteles, no obstante, días después el material fue retirado en algunos de los establecimientos.

Aunque se desconocen las causas precisas de esta remoción, es probable que se deba a diversas razones como: cumplimientos normativos sobre publicidad —un locatario señaló que debía colocar el material al interior del negocio por restricciones del ayuntamiento—, resistencias culturales o la incomodidad generada por la visibilización de los espacios del miedo.

Por otro lado, la entrega de trípticos fue aceptada recibida; las mujeres se mostraron interesadas en la información proporcionada, aunque también hubo quien se negó a recibir el documento porque considera que cuenta con las herramientas necesarias para enfrentar la violencia sexual.

Este ejercicio demuestra que aún queda un camino extenso por recorrer, por lo que es prioritario impulsar procesos de sensibilización dirigidos a la ciudadanía en general.

REFLEXIONES FINALES

La violencia sexual en el transporte público constituye un problema estructural que opera como una forma de control sobre las mujeres, al restringir su derecho a la movilidad y limitar su participación en la vida pública. A pesar de los esfuerzos emprendidos en los ámbitos gubernamentales, académicos y sociales para atender este fenómeno, este persiste y continúa afectando de manera desproporcionada a las mujeres. En este contexto, la presente investigación fortalece el conocimiento sobre esta problemática a escala local mediante la generación de información cuantitativa y cualitativa en Santiago Tianguistenco. Entre los principales hallazgos destaca que más del 70% de las participantes reportaron haber sido víctima de al menos una agresión sexual durante sus desplazamientos cotidianos.

Entre las conductas más frecuentes se encuentran el acoso verbal y el acoso expresivo. Los espacios donde estas violencias ocurren con mayor frecuencia son las calles cercanas a las bases de taxis, las paradas de autobuses y el interior de las unidades. Aunque la mayoría de los agresores son personas desconocidas, también se identificó a operadores del transporte público. Asimismo, se observa que esta problemática se encuentra enraizada en diversas causas, entre las que destacan las condiciones precarias de regulación del transporte, la persistencia de una cultura machista, la deficiente respuesta institucional en materia de procuración de justicia, la centralización de los servicios de seguridad pública en la cabecera municipal y la normalización social de estas violencias.

A lo largo de la investigación, se evidenció cómo la violencia se encarna en los cuerpos de las mujeres, afectando su salud física y emocional. Fue gracias al contramapeo que las participantes, con gran generosidad, compartieron síntomas como asco, taquicardia y sudoración en las manos, lo que permitió visibilizar profundamente las secuelas de la violencia sexual en su cotidianidad.

Por otra parte, una aportación importante de este trabajo es el reconocimiento de las espacialidades del miedo; al respecto, se halló que Plaza Mía, los paraderos, las bases de taxis, el mercado municipal y calles como la Cuauhtémoc son vistas

como espacios inseguros. A ello se suman los microespacios del miedo, como la última fila del microbús, el pasillo de las unidades o el asiento delantero de los taxis colectivos, donde la vulnerabilidad se intensifica. Esta percepción de inseguridad se agrava por factores socioespaciales como el consumo de alcohol o drogas en la vía pública, la falta de alumbrado público y el deterioro de la infraestructura urbana.

Ante este contexto, las mujeres desarrollan estrategias de autocuidado como evitar salir de noche, desplazarse acompañadas o modificar su forma de vestir. Sin embargo, estas medidas no deben entenderse como elecciones libres, sino como respuestas impuestas que restringen derechos fundamentales como la libertad de movimiento y la autonomía.

Tras diagnosticar la violencia sexual en el transporte público, la prioridad de esta investigación fue incidir junto a las mujeres usuarias. Con este propósito, se diseñó un proyecto informativo y de sensibilización estructurado en dos actividades principales. En primer lugar, se impartió un taller replicado en cinco escuelas secundarias del municipio, que sirvió como espacio de diálogo para abordar las vivencias de violencia sexual y la percepción de inseguridad, y se proporcionaron herramientas prácticas para la defensa de sus derechos humanos. En segundo lugar, se realizó una entrega de materiales informativos sobre violencia sexual y percepción de inseguridad dirigida a usuarias no escolarizadas en espacios públicos.

A pesar de que este proyecto representa un avance en la prevención de la violencia sexual en el transporte público local, es necesario reconocer sus limitaciones. La sensibilización es un proceso a largo plazo que requiere continuidad para alcanzar resultados significativos. Asimismo, debido a los requerimientos de infraestructura para los talleres y a la complejidad de convocar a la población en espacios abiertos, el taller se limitó al sector estudiantil, lo que dejó fuera a un grupo importante de mujeres con necesidades particulares. Más allá de esto, es imperativo admitir que el alcance de la intervención fue acotado, ya que este fenómeno, al ser un problema estructural de gran magnitud, exige ser abordado desde múltiples

frentes, involucrando a todos los sectores mediante una sólida coordinación interinstitucional y la participación de toda la población.

En conclusión, este trabajo constituye una base fundamental para comprender el fenómeno y evaluar las medidas de prevención aplicadas, pero, sobre todo, marca la ruta para futuras investigaciones. Quedan caminos pendientes por explorar en los que este estudio no logró incidir, como la regulación del transporte público, en particular en la modalidad de taxis colectivos. Además, ante la falta de vínculos con el sector empresarial, no se incluyeron a los operadores de transporte ni en el diagnóstico ni en la intervención. Este sigue siendo un tema prioritario, ya que la sensibilización del personal administrativo y operativo de transporte es imprescindible para diseñar medidas de atención y prevención; esto no solo reduciría los casos de violencia ejercidos por este sector, sino que también generaría conciencia sobre su papel crucial como primeros respondientes ante una agresión. Por otra parte, la actuación de las autoridades de procuración de justicia es vital para reducir la incidencia y, dado que se identificaron enormes deficiencias institucionales, futuras líneas de acción deberán orientarse a visibilizar la demanda social para que este problema se atienda con eficacia. Finalmente, se concluye que garantizar una movilidad segura y libre de violencia debe asumirse como una responsabilidad compartida e impostergable entre el Estado y la comunidad.

REFERENCIAS

Aguilar, Yolanda y Amandine Fulchiron (2005), "El carácter sexual de la cultura de violencia contra las mujeres", en autores varios*, Las violencias en Guatemala. Algunas perspectivas*, Guatemala, FLACSO/UNESCO.

Álvarez, Mariana (2023), *Habitar desde la movilidad cotidiana y la experiencia de acoso sexual callejero en usuarias del transporte público UNE Sonora Hermosillo*, Hermosillo: El Colegio de Sonora.

Ayuntamiento de Tianguistenco (2022), *Plan de Desarrollo Municipal 2022-2024*, Toluca: Instituto de Información e Investigación del Estado de México.

Ayuntamiento de Tianguistenco (2025), *Plan Municipal de Desarrollo 2025–2027*, Toluca: Ayuntamiento de Tianguistenco.

Banco Interamericano de Desarrollo, (2015), *El porqué de la relación entre género y transporte.* Disponible en: https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/El-porqu%C3%A9-de-larelaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf

Bourdieu, Pierre (1998), *La dominación masculina*, Barcelona: Anagrama.

Brea, Leyda (2014), *Factores determinantes del sentido de pertenencia de los estudiantes de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra, Campus Santo Tomás de Aquino*, Murcia: Universidad de Murcia.

Cabrera, Amanda Marisol (2019), *Acoso sexual en el transporte público: Representaciones sociales en estudiantes de la Prepa 6 de la Universidad de Guadalajara*, Zapopan: Universidad de Guadalajara.

Candelo, Carmen, Ana García, y Barbara Unger (2003), *Hacer talleres. Una guía práctica para capacitadores,* Cali: Fondo Mundial para la Naturaleza.

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 desigualdad en el Estado de México*, Buenos Aires, Mnemosyne.

CDHDF (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal) (2013), *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*, Ciudad de México: CDHDF.

Cerón, Eduardo (2018), "Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano", en *Revista Región y Sociedad*, vol.30, núm. 71, Hidalgo: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.

Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el Feminismo (2017), *Mapeando el cuerpo-territorio. Guía metodológica para mujeres que defienden sus territorios,* Quito: Colectivo Miradas Críticas del Territorio desde el Feminismo.

Congreso de la Unión (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

Congreso de la Unión (2006), "Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres", en *Diario Oficial de la Federación*, 2 de agosto, Ciudad de México: Congreso de la Unión.

Congreso de la Unión (2007), "Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia", en *Diario Oficial de la Federación*, 1 de febrero, Ciudad de México: Congreso de la Unión.

Congreso de la Unión, (2026), "Programa Nacional de Proyectos Estratégicos para la Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres 20226 – 2030" en *Diario Oficial de la Federación*, 18 de mayo, Ciudad de México: Congreso de la Unión.

Coral, Ana (2010), "El cuerpo femenino sexualizado: entre las construcciones de género y la Ley de Justicia y Paz", en *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, núm. 17, Bogotá: Universidad del Rosario.

Crenshaw, Kimberlé (1989), *Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine*, Chicago: University of. Chicago.

Cruz, Jorge Alberto (2018), "Diagnóstico del transporte público en la ruta. Toluca-Metepec línea ATR", en *Quivera Revista de Estudios Territoriales,* vol. 20, núm. 1, Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Damián, Angélica (2012), "La manifestación espacial de la violencia feminicida en el Estado de México, el caso de Naucalpan, 2000 – 2006", en Norma Baca y Graciela Vélez (coords.), *Violencia, género y la persistencia de desigualdad en el Estado de México*, Buenos Aires, Mnemosyne.

Damián, Angélica Lucía (2020) "La accesibilidad para ejercer los derechos de las mujeres con discapacidad ante las barreras sociales" en *Revista Argumentos. Estudios críticos de la sociedad*, vol. 33, núm. 94, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.

Dammert, Lucía (2007), "Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina", en Ana Falú y Olga Segovia (coords.), *Ciudades para convivir: sin violencias hacia las mujeres,* Santiago, Ediciones Sur.

De Barbieri, Teresita (1996), *Certezas y malos entendidos sobre la categoría de género. Disponibles en*: http://biblio.juridicas.uanam.mx/libros.htm?=1838.

Delgadillo, Ana Karen (2016), *La estructura social y turística del tianguis de Santiago Tianguistenco,* Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Dunckel, Amy (2013), "Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres" en *Revista de Estudios de Género. La ventana*, núm. 37, Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Duque, Ballén (2007), "Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá D.C.", en *Revista Prolegómenos. Derechos y Valores,* vol. X, núm.20, Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.

Evangelista, Angélica (2019), "Normalización de la violencia de género cómo obstáculo metodológico para su comprensión", en *Revista Nómadas*, núm. 51, Colombia: Universidad Central.

Falú, Ana (2009), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos,* Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Ferniza, Sheila y Karina Soto (2021), "Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano. Zona Metropolitana de Monterrey", en *Revista de Estudios Territoriales*, vol. 23, núm. 2, Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Fuentes, Cesar y Sergio Peña (2011), "Espacio público y género: hacia un marco teórico, metodológico y contextual" en Cesar Fuentes et at. (coords.*), Espacio público y género en Ciudad Juárez, Chihuahua: accesibilidad, sociabilidad, participación y seguridad*, Ciudad Juárez: El Colegio de la Frontera Norte.

Galiani, Sebastián y Laura Jaitman (2016), *El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima*, Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

García, Gabriela, y Carmen Icazuriaga (2013), "Estrategias digitales para la movilidad cotidiana de mujeres jóvenes en la Ciudad de México", en *Revista Encartes,* vol. 5, núm. 10, Ciudad de México: Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social.

Gaytán, Patricia (2009), *Del piropo al desencanto. Un estudio sociológico*, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

Gobierno del Estado de Jalisco (2015), *Diagnóstico para la difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco,* Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco.

GEM (Gobierno del Estado de México) (1992), *Reglamento de tránsito del Estado de México*, México: GEM.

GEM, 2022, *Atlas de Género del Estado de México*, Toluca: GEM.

GEM, 2024, *Plan Colibrí. 100 compromisos para la movilidad sostenible*, México: GEM.

GEM, 2025, *Protocolo de actuación para atender casos de acoso sexual en el Transporte Público del Estado de México,* Toluca: Secretaría de las Mujeres del Estado de México y Secretaría de Movilidad del Estado de México.

GEM, *Plan de Desarrollo del Estado de México 2023 – 2029,* Toluca, GEM.

Gómez, Julio Cesar, Diego Sandoval, y Carlos González (2023), "Revisión sistemática de literatura sobre uso del transporte público: experiencia, violencia y percepción del miedo a la victimización", en Alejandra Flores, José Luis López, y Miguel Ángel Hernández (coords.), *Optimización, sustentabilidad y políticas*

públicas: un enfoque robusto, Ciudad de México, Centro de Estudios e Investigaciones para el Desarrollo Docente. CENID AC.

Guerra, Mariana (2018), "Notas para una metodología de investigación feminista decolonial. Vinculaciones epistemológicas", en *Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades,* vol. 3*,* núm. 9, Quito: Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales y Humanidades desde América Latina (CICSHAL).

Hernández, Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista (2014), *Metodología de la Investigación*, Ciudad de México: McGraw-Hill.

Hernández, Roberto y Christian Paulina Mendoza (2018), *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa, y mixta*, Ciudad de México: McGraw-Hill.

Hernández, Yasmín (2021), "Percepción de inseguridad en el transporte público: el caso de los estudiantes del centro universitario UAEM Zumpango en el Estado de México", en *Collectivus Revista de Ciencias Sociales,* vol.8, núm.1, México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Hidalgo, Dario, Thomas van Laake y Lina Marcela Quiñones (2019), "Superando restricciones para mejorar los Sistemas BRT en América Latina", en Mariana Moscoso, Thomas van Laake, María Marcela Quiñones, Carlos Pardo, y Dario Hidalgo (coords.), *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*, Bogotá, Despacio.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía), 2017, *Encuesta Origen – Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017* (EOD), Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2020 *México en cifras,* disponible en: https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/#collapse-Resumen [Consultado el 10 de agosto de 2026].

INEGI, 2020, *Censo de Población y Vivienda 2020,* Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2022, *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2021* (ENDIREH), Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2022, *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2021. Principales resultados Estado de México*, Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2022, *Encuesta Nacional sobre Discriminación 2022* (ENADIS), Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2024, *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, primer trimestre de 2024*, (ENSU), Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2024, *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, 2024*, (ENVIPE), Aguascalientes: INEGI.

INEGI, 2025, *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, cuarto trimestre de 2024*, (ENSU), Aguascalientes: INEGI.

Inmujeres (Instituto Nacional de las Mujeres), 2010, *"Diagnóstico de la condición y posición de género de las mujeres de Santiago Tianguistenco"* Ciudad de México: Inmujeres.

Inmujeres (2020), "*Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (Proigualdad) 2020-2024*", Ciudad de México: Inmujeres.

Inmujeres y Sedatu (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano), 2022, *"Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual Contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo"* Ciudad de México: Inmujeres y Sedatu.

Jaimurzina, Azhar, Cristina Muñoz y Gabriel Pérez (2017*), Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*, Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Jasso, Carmina (2013), "Percepción de inseguridad en México", en *Revista Mexicana de Opinión Pública,* núm. 15, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Jirón, Paola, Carlos Lange y María Bertrand (2010), "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana", en *Revista INVI*, vol. 25, núm. 68, Santiago: Universidad de Chile.

Jirón, Paola y Dhan Zunino (2017), "Dossier. Movilidad urbana y género: Experiencias latinoamericanas", en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Jirón, Paola y Javiera Gómez (2018), "Interdependencia cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago", en *Revista Tiempo social*, vol. 30, núm. 2, Santiago: Universidad de Chile.

Lagarde, Marcela (1996) "El género", fragmento literal: La perspectiva de género" en Marcela Lagarde, *Género y feminismo. Desarrollo humano y democracia,* España: HORAS.

LIII Legislatura del Estado de México (2000), "Código Penal del Estado de México", en *Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de México*, Toluca: Cámara de Diputados.

LVI Legislatura del Estado de México (2008), "Ley de Acceso 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.

LXI Legislatura del Estado de México (2024), "Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios", en *Gaceta Oficial del Gobierno del Estado de México*, Toluca: Cámara de Diputados.

Lindón, Alicia (2008). "Violencia/miedo, espacialidades y ciudad", en *Casa del tiempo,* vol. 1, número 4, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Lindón, Alicia (2019), "Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos", en *Revista mexicana de sociología*, vol. 82, núm. 1, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Martínez, Rodrigo, Carlos Maldonado y Judith Schönsteiner (2022), *Inclusión y movilidad urbana con enfoque de derechos humanos e igualdad de género. Marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina*, Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Medina, Emily (2024), *Los lugares del miedo de las mujeres identificados desde la geografía feminista en la región Estrella de la alcaldía Iztapalapa 2018 – 2022*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Mena, Luz y Dora Munévar (2009), "Violencia estructural de género", *en Revista de la Facultad de Medicina*, vol. 57, núm. 4, Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Miralles, Carme, Montserrat Martínez y Oriol Marquet (2015), *A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability.* Disponible en: file:///C:/Users/vanes/Desktop/Informaci%C3%B3n%20relevante%20para%20la%20construcci%C3%B3n%20del%20Anteproyecto%20del%20PTG%20de%20maestr%C3%ADa/Miralles,%202015.pdf

Molina, Irene (2006), Rompiendo barreras: género y espacio en el campo y la ciudad, Santiago: El tercer actor.

Morocho, Cecilia (2022), *Las condiciones de movilidad de la mujer en la cabecera cantonal de Sígsig. Transporte público desde una perspectiva de género*, Cuenca – Ecuador*:* Universidad del Azuay.

Naciones Unidas (1995), *Declaración y Plataforma de Acción de Beijing*, ONU MUJERES.

Naciones Unidas (2018), *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*, Santiago: CEPAL.

Naredo, María (2009), "Adecuación de las políticas públicas de seguridad a las necesidades de las mujeres: una cuestión urgente", en *Revista catalana de seguretat pública,* núm. 20, España: Instituto de Seguridad Pública de Cataluña.

Organización de los Estados Americanos (1994), *Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra las Mujer "Convención Belem Do Para"*, Lima: CLADEM.

Organización de Naciones Unidas (1981), *Convención sobre la Eliminación de todas las formas de discriminación contra la Mujer*. Disponible en: https://www.ohchr.org/sites/default/files/cedaw_SP.pdf. Consultado el 10 de agosto de 2026.

Organización de Naciones Unidas (1993), Recomendación General no. 19: La violencia contra la Mujer. CEDAW. Disponible en: https://www.un.org/womenwatch/daw/cedaw/recommendations/recomm-sp.html. Consultado el 10 de agosto de 2026.

ONU-HÁBITAT (Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos) (2015), *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015*, México: ONU/HÁBITAT.

ONU-MUJERES (Organización de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres) (2017), *Programa para la prevención y atención del acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos de la ciudad de Puebla,* Ciudad de México: ONU MUJERES.

ONU-MUJERES (2017), *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México,* Ciudad de México: ONU MUJERES.

ONU-MUJERES (2018), *Evaluación de la campaña #NoEsDeHombres* (Informe final), Ciudad de México, ONU MUJERES México.

ONU-MUJERES (2019), *Diagnóstico. Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: área metropolitana de Monterrey*, Ciudad de México: ONU MUJERES.

Ortiz, Sara, Adriana Ciocoletto, Marta Fonseca, Roser Casanovas, y Blanca Valdivia (2021), *Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*, Caracas: CAF. Retrieved.

Oviedo, Daniel y Camilo Urbano (2019), "Acceso, equidad y género en transporte" en Mariana Moscoso, Thomas van Laake, María Marcela Quiñones, Carlos Pardo, y Dario Hidalgo (coords.), *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*, Bogotá, Despacio.

Padilla, Ana Karen (2012), *El acoso sexual en el transporte público y sentimiento de inseguridad*, Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

Pereyra, Leda, Andrea Gutiérrez y Mariela Mitsuko (2018), "La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones", en *Territorios,* vol. 39, Bogotá: Universidad del Rosario Colombia.

Pérez, Gabriel (2019), *Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina,* Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Peters, Deike (2013), Gender and Sustainable Urban Mobility. Official Thematic Study for the 2013 UN Habitat Global Report on Human Settlements. Disponible en: file:///C:/Users/vanes/Desktop/Proyecto%20terminal%20de%20graco.%20MGSYPP/6.%20PRIMER%20SEMESTRE/1.%20Problematizaci%C3%B3n/Doc.%20Problematizaci%C3%B3n/9.%20Peters.GRHS.2013.Gender.pdf. Consultado el 10 de agosto de 2026.

Robles, Alba Luz (2014), "Miedo en las calles: principal emoción de la inseguridad pública delictiva. Un estudio criminológico y de género", en *Revista IUS*, vol.8, núm. 34, Puebla: Universidad Nacional Autónoma de México.

Robles, Vanessa (2023), *Campaña de difusión para la prevención de la violencia sexual en el transporte público colectivo de Santiago Tianguistenco*, Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Rodríguez, Elvira (2012), "El taller: una estrategia para aprender, enseñar e investigar", en María Elvira Rodríguez, Jesús Alfonso Cárdenas, Dora Inés Calderón, Olga Lucía León, Christian Plantin, Sandra Soler, Germán Muñoz, Marieta Quintero, y Eloìsa Vasco *Lenguaje y Educación: Perspectivas metodológicas y teóricas para su estudio*, Colombia, Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

Rodríguez, Claudia (2024) "Taxis colectivos, un mal necesario en el Valle de Toluca", *El Sol de Toluca*, 2 de julio. Disponible en: https://oem.com.mx/elsoldetoluca/local/taxis-colectivos-un-mal-necesario-en-el-valle-de-toluca-13055768. Consultado el 10 de agosto de 2026.

Romero, Javier y Teresa Cruz (2018), "El transporte público de pasajeros de autobuses, un acercamiento desde la política pública" *en Quivera revista de estudios territoriales,* vol. 20, núm. 2, México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Romero, Javier (2024), *Percepción de la seguridad durante el tránsito en el transporte público de pasajeros,* Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Rosas, Francisco, Juan Roberto Calderón, y Viridiana Rodríguez (2018), "Directrices para la planeación de la transición urbano-metropolitana en Tianguistenco, Estado de México", en Alfonso Valenzuela (coord..), *Administración y Gestión Urbana*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán.

Rozas, Patricio y Liliana Salazar (2015), *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Serie Recursos naturales e infraestructura*, Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

SAIMEX, 00254/FGJ/2025, "Solicito por favor me compartan los registros de denuncia respecto a delitos que atentan contra la libertad sexual en el municipio de Tianguistenco, Estado de México", Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00009/TIANGUIS/IP/2025, "Me pueden indicar que organismo es el encargado de regular los taxis colectivos en este municipio, además, si existe un reglamento donde se especifique las condiciones para poder brindar este servicio", Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, OOO1O/TIANGUIS/IP/2025, "Me pueden indicar cuantos medios de transporte dispone Tianguistenco y quienes regulan cada uno", Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00047/SMOV/IP/2025, "Cuál es el organismo y en que instrumento puedo encontrar la regulación de los taxis colectivos en el municipio de Tianguistenco", Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00054/TIANGUIS/IP/2025, "¿Cuáles son las estrategias o el plan para seguir para la atención, prevención y sanción de la violencia de género contra las mujeres en el municipio? y ¿Quiénes son las y los servidores públicos encargados de estas funciones?", Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información

Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00060/TIANGUIS/IP/2025, “Me pueden compartir quienes integran el Instituto Municipal de las Mujeres, quién es su titular y cuál es la formación académica de cada uno/a de las integrantes”, Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00069/TIANGUIS/IP/2025, “Me pueden compartir por favor el organigrama del ayuntamiento”, Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

SAIMEX, 00070/TIANGUIS/IP/2025, “¿Quién es la o el titular del Instituto Municipal de las Mujeres?”, Toluca: Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de México y Municipios (INFOEM).

Sánchez, Inés y Elena Zucchini (2020), “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte”, en *Revista Ciudad y Territorio*, vol. LII, núm. 203, Madrid.

Scott, Joan (1996), “Una categoría útil para el análisis histórico” en Marta Lamas (comp.), *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Secretaría de Bienestar (2022), *Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2022.* Disponible en: file:///C:/Users/vanes/Desktop/Proyecto%20terminal%20de%20grado.%20MGSYPP/8.%20SEGUNDO%20SEMESTRE/Diagn%C3%B3stico%20Tianguistenco/15_101_MEX_Tianguistenco%20IMPORTANTE%20REVISAR.pdf

Secretaría de Educación Pública (20223), *Marco General del Sistema de Evaluación y Acreditación de la Educación Superior*, Ciudad de México: Consejo Nacional para la Coordinación de la Educación Superior.

Secretaría de las Mujeres (2025), *Cartilla de los derechos de las mujeres*. Disponible en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/982216/Cartilla_de_Derechos_de_las_Mujeres_07_marzo_25.pdf. Consultado el 10 de agosto de 2026.

SESNSP (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública) (2023), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2020*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2021*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2022*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2023*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2024*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Incidencia Delictiva del Fuero Común 2025*, Ciudad de México: SESNSP.

SESNSP (2025), *Informe de violencia contra las mujeres. Incidencia delictiva y llamadas de emergencia al 911,* Ciudad de México, SESNSP.

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: Instituto de la Mujer Oaxaqueña.

Sobrino, Jaime (2022), “Caminito de la escuela: Acceso a la educación y movilidad por motivo escolar”, en Consejo Nacional de Población (CONAPO), *La situación demográfica de México 2022,* Ciudad de México, CONAPO.

Soto, Paula (2012), “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: Universidad de Chile.

Soto, Paula (2017), “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México”, en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Soto, Paula, Arturo Aguilar, Emilio Gutiérrez, y Carlos Castro (2017), *Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”. Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la*

violencia de género en espacios públicos, Ciudad de México*:* Banco Interamericano de Desarrollo.

Soto, Paula y Carlos Castro (2017), "La violencia de género en los espacios públicos. Un análisis del Metro de la Ciudad de México", en Patricia Ramírez (coord.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Instituto de Investigaciones Sociales, Facultad de Arquitectura.

Soto, Paula (2019), *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México,* Ciudad de México: Banco Interamericano de Desarrollo.

Soto, Paula (2023), "Un marco analítico para el estudio de las geografías del miedo de las mujeres a partir de la evidencia empírica de dos ciudades mexicanas", en *Revista Encartes,* vol. 5, núm. 10, Ciudad de México: Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social.

Tovar, Viridiana (2012), *El acoso sexual a mujeres en el transporte público de la Ciudad de México (2009-2010)*, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México

Triana, Jorge Luis (2021), "Percepción de inseguridad, temor al delito y medidas de autoprotección: el caso de Acapulco, Guerrero", *en Nóesis, revista de ciencias sociales y humanidades*, vol.30., núm. 60, Ciudad Juárez: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

Vela, Fortino (2001), "Un acto metodológico básico de la investigación cualitativa", en María Luisa Tarrés (comp.) *Observar, escuchar y comprender: sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, Ciudad de México, FLACSO.

Vilalta, Carlos (2010), "El miedo al crimen en México: Estructura lógica, bases empíricas y recomendaciones iniciales de política pública", en *Revista Gestión Política Pública,* vol.19, núm.1, Ciudad de México: CIDE.

Vilalta, Carlos (2012), Los determinantes de la percepción de inseguridad frente al delito en México. Disponible en: https://publications.iadb.org/en/los-determinantes-

de-la-percepcion-de-inseguridad-frente-al-delito-en-mexico. Consultado el 10 de agosto de 2026.

Zelinsky, Wilbur (1971), The Hypothesis of the Mobility Transition. Disponible en: https://www.jstor.org/stable/213996.

Zermeño Martha y Elizabeth Plácido (2009), *La discriminación y la violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*, Ciudad de México: CONAPRED.

Zermeño, Fabiola y Edith Olivares (2018), *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos para mujeres y niñas*, Ciudad de México: ONU Mujeres en México.