



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL
ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
UNIDAD TECAMACHALCO
SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN



Tesis para obtener el grado de
Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo Estado de
México - Junio, 2022

Habitabilidad urbana en la movilidad de la mujer.
El caso del trayecto metro auditorio-fuente de petróleos en la
Ciudad de México

Presenta: Tania Denisse Montiel Morales

Junio 2022

Naucalpan, Estado de México



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

SECRETARIA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

SIP-13
REP 2017

ACTA DE REGISTRO DE TEMA DE TESIS Y DESIGNACIÓN DE DIRECTOR DE TESIS

Ciudad de México, 14 de 06 del 2022

El Colegio de Profesores de Posgrado de La Sección de Estudios de Posgrado e Investigación en su Sesión

(Unidad Académica)

de colegio No. 6 celebrada el día 14 del mes junio de 2022 conoció la solicitud presentada por el (la) alumno (a):

Apellido Paterno: Montiel	Apellido Materno: Morales	Nombre (s): Tania Denisse
----------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

Número de registro: A 2 0 0 7 0 2

del Programa Académico de Posgrado: Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo

Referente al registro de su tema de tesis; acordando lo siguiente:

1.- Se designa al aspirante el tema de tesis titulado:

Movilidad Urbana en la movilidad de la mujer. El caso del trayecto: metro Auditorio-Fuente de Petróleos en la Ciudad de México.

Objetivo general del trabajo de tesis:

Explicar las determinantes de la habitabilidad urbana, traducida en calidad de vida, de la mujer desde su movilidad a partir del uso del transporte público y privado en el nodo de transporte de Auditorio Nacional en la Ciudad de México y su trayecto hasta un punto particularmente estratégico: Fuente de Petróleos.

2.- Se designa como Directores de Tesis a los profesores:

Director: Dr. Ricardo Medina Audelo 2° Director:

No aplica:

3.- El Trabajo de investigación base para el desarrollo de la tesis será elaborado por el alumno en:

La Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura Unidad Tecamachalco

que cuenta con los recursos e infraestructura necesarios.

4.- El interesado deberá asistir a los seminarios desarrollados en el área de adscripción del trabajo desde la fecha en que se suscribe la presente, hasta la aprobación de la versión completa de la tesis por parte de la Comisión Revisora correspondiente.

Director(a) de Tesis
Dr. Ricardo Medina Audelo

Aspirante
Tania Denisse Montiel Morales

2° Director de Tesis (en su caso)

Presidente del Colegio
Mtro. Carlos Cisneros Araujo



ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA
Y ARQUITECTURA TECAMACHALCO
DIRECCIÓN



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

ACTA DE REVISIÓN DE TESIS

En la Ciudad de México siendo las 11:00 horas del día 14 del mes de Junio del 2022 se reunieron los miembros de la Comisión Revisora de la Tesis, designada por el Colegio de Profesores de Posgrado de: Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo para examinar la tesis titulada:

Habitabilidad Urbana en la movilidad de la mujer. El caso del trayecto: metro Auditorio-Fuente de Petróleos en la ciudad de México del (la) alumno (a):

Apellido Paterno:	Montiel	Apellido Materno:	Morales	Nombre (s):	Tania Denisse
-------------------	---------	-------------------	---------	-------------	---------------

Número de registro: A 2 0 0 7 0 2

Aspirante del Programa Académico de Posgrado: Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo

Una vez que se realizó un análisis de similitud de texto, utilizando el software antiplagio, se encontró que el trabajo de tesis tiene 15 % de similitud. **Se adjunta reporte de software utilizado.**

Después que esta Comisión revisó exhaustivamente el contenido, estructura, intención y ubicación de los textos de la tesis identificados como coincidentes con otros documentos, concluyó que en el presente trabajo SI NO **SE CONSTITUYE UN POSIBLE PLAGIO.**

JUSTIFICACIÓN DE LA CONCLUSIÓN: *(Por ejemplo, el % de similitud se localiza en metodologías adecuadamente referidas a fuente original)*

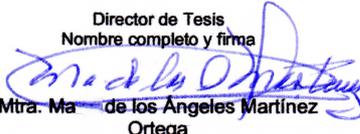
La alumna ha concluido satisfactoriamente todos los apartados de la tesis con las observaciones correspondientes. El de similitud corresponde al documento completo incluyendo bibliografía y citas textuales de más de 10 palabras.

****Es responsabilidad del alumno como autor de la tesis la verificación antiplagio, y del Director o Directores de tesis el análisis del % de similitud para establecer el riesgo o la existencia de un posible plagio.**

Finalmente y posterior a la lectura, revisión individual, así como el análisis e intercambio de opiniones, los miembros de la Comisión manifestaron **APROBAR** **SUSPENDER** **NO APROBAR** la tesis por **UNANIMIDAD** o **MAYORÍA** en virtud de los motivos siguientes:

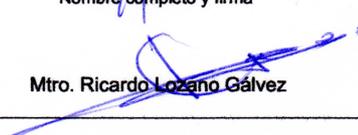
El documento esta concluido al 100 %, lo que cuenta con los méritos necesarios para aceptar la tesis y optar por el grado de Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo.


 Dr. Ricardo Medina Audelo
 Director de Tesis
 Nombre completo y firma


 Mtra. Ma de los Angeles Martínez Ortega
 Nombre completo y firma

COMISIÓN REVISORA DE TESIS


 Dr. Ricardo Antonio Tena Núñez
 Nombre completo y firma


 Mtro. Ricardo Lozano Gálvez
 Nombre completo y firma


 Dra. Mildred Morenno
 Nombre completo y firma


 Mtro. Carlos Cisneros
 Nombre completo y firma


**ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA
 PRESIDENTE DEL COLEGIO DE
 PROFESORES**

10 de junio del 2022

Carta de Cesión de Derechos

Instituto Politécnico Nacional

Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura Unidad Tecamachalco

Sección de Estudios de Posgrado e Investigación

P R E S E N T E

Por medio del presente, quien suscribe la Arq. Tania Denisse Montiel Morales, me permito informarle que declaro mi conformidad para ceder los derechos de la tesis titulada "Habitabilidad urbana en la movilidad de la mujer. El caso del trayecto metro Auditorio-Fuente de Petróleos en la ciudad de México", la cual certifico es un trabajo original, que no ha sido previamente publicado, a la Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura Unidad Tecamachalco, del Instituto Politécnico Nacional.

Lo anterior con la finalidad de que el Instituto disponga de la Tesis para lo que considere, con fines educativos, sin efectos legales.

Sin más por el momento, envío un respetuoso y cordial saludo.



Tania Denisse Montiel Morales



INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL
ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
UNIDAD TECAMACHALCO
SECCIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN



Habitabilidad urbana en la movilidad de la mujer.
El caso del trayecto metro auditorio-fuente de petróleos en la
Ciudad de México

Presenta: Tania Denisse Montiel Morales

SIP: A-2007-02

Tesis para obtener el grado de
Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo COMITÉ
TUTORIAL

Presidente: Dr. Ricardo Antonio Tena Núñez

Director vocal 1: Dr. Ricardo Medina Audelo

Vocal 2: Dra. Mildred Moreno Villanueva

Secretaria. Mtra. Ma. de los Ángeles Martínez Ortega

Suplente: Mtro Ricardo Lozano Gálvez

AGRADECIMIENTOS

Comencé mi investigación con muchos cuestionamientos, pero, con un objetivo claro, intentar reivindicar el lugar de la mujer en la Ciudad de México desde su movilidad y si he de empezar agradeciendo, lo haré primeramente por todo lo aprendido, desarrollado, conocido, inclusive equivocado.

Empezaré por agradecer a las mujeres más importantes en mi vida, porque esto fue por ustedes, para ustedes, por delante está mi mamá, quien me ha dado la fortaleza suficiente para enfrentar retos personales, académicos y profesionales, le agradezco mantenernos a salvo y porque a pesar de las circunstancias siempre nos ha alentado a ser felices: “haz lo que tengas que hacer para ser feliz”. Para mis valiosas mujeres: Ray, Ross, Tere, Fabi, Karla, Lucy, Mila, Ruth, Maribel, Cristina, Carito. A mis compañeras de lucha y de vida. Si algo me alentó a intentar entender la vivencia diferenciada que tenemos en las ciudades, es porque las he escuchado, nos hemos acompañado, y es mi manera de retribuirles un poco de su amor, compañía y enseñanzas porque si llegué hasta aquí, es por ellas, por todas ustedes. Gracias.

También estoy muy agradecida por las mujeres increíbles que me encontré en mi camino, excelentes profesoras y compañeras, ahora amigas imprescindibles, que han escrito en mi vida valiosas enseñanzas

Además, de corazón agradezco a todas las mujeres que, con sus relatos, vivencias y experiencias, develaron, ante mis cuestiones de la movilidad, claves para desarrollar mi investigación.

También agradezco al CONACYT por otorgarme la beca para realizar mis estudios de maestría y llevar a cabo la presente tesis

Tampoco olvido el papel fundamental que tuvo el instituto Politécnico Nacional, mi reconocimiento porque nada de esto hubiera sido posible sin la oportunidad brindada de formar parte de estaban familia académica que lo conforma.

No olvido al Dr. Ricardo Medina Audelo, mi director de tesis, quien entre revisiones e incontables pláticas me apoyó a continuar, a pesar de los tropiezos, en este camino de la investigación.

Externo mi agradecimiento al Taller de Espacio Público que me formó como investigadora, sus enseñanzas se vieron reflejadas en mi trabajo y en mi vida.

Por último, agradezco a todas las mujeres que día a día mueven el país, en tanto ustedes no paren de enfrentar los distintos problemas que supone la movilidad, yo no pararé de plantearme como resolverlos para dignificar nuestro derecho a la ciudad.

RESUMEN

La movilidad urbana es un elemento importante que incide en la calidad de vida y es fundamental para un entendimiento integral de la vida urbana. Las mujeres han sido relegadas, en ciertos contextos, de la vida pública de la ciudad, por lo que su vivencia en esta se ha tornado insegura e incluso violenta, incidiendo en su habitabilidad. Esto es una situación, en cierta forma, generalizada a niveles nacional y ciudad de México. De acuerdo con la Encuesta Nacional Sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH 2011) Un 11.44% de agresiones físicas sexuales ocurren en el transporte público, un 42.6% de tocamientos acontecen en su movilidad y un 91.94% en frases ofensivas de carácter sexual pasan en la calle.

La presencia de mujeres el espacio público se ha elevado en las últimas décadas debido al incremento de estas en ámbitos laborales. Una zona donde esto puede observarse es el distrito Polanco-Chapultepec, uno de los puntos más importantes a nivel económico, histórico y arquitectónico de la ciudad de México. El objetivo de la presente tesis es explicar las determinantes de la habitabilidad urbana, traducida en calidad de vida, de la mujer desde su movilidad a partir del uso del espacio y transporte público y privado, en el trayecto: metro Auditorio-Fuente de Petróleos sobre Paseo de la reforma. La tesis se aborda desde el urbanismo, la sociología urbana y las teorías de género y se aplica una metodología interdisciplinaria, empírica, fenomenológica y mixta, con un subenfoque secuencial explicativo. Uno de los principales hallazgos es que las percepciones negativas de la movilidad inciden en la habitabilidad urbana. Esto se traduce en un miedo generalizado a la ciudad por temor a ser víctima de algún evento delictivo como robo y/o abuso sexual. Se concluye que la calidad de vida urbana está incidida por elementos diversos, siendo el género el más representativo. Pareciese ser que las dinámicas y fenómenos sociourbanos han colocado a las mujeres como sujetas de segunda categoría.

Palabras clave: Ciudad, espacio público, movilidad, género, habitabilidad, calidad de vida, transporte público, miedo.

ABSTRACT

Urban mobility is one of the main elements that affect the quality of life and is fundamental to a comprehensive understanding of urban life. Women have been relegated, in certain contexts, from the public life in the city, so their experience in it has become insecure and even violent, affecting their livability. This is a situation, in a way, widespread at the national level and in Mexico City. Encuesta Nacional Sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH 2011), 11.44% of sexual physical assaults occur on public transport, 42.6% of touching occurs in their mobility and 91.94% of offensive phrases of a sexual nature happen in the street.

The presence of women in public spaces has increased in recent decades due to the increase of them in work environments. One area where we can observe this, is Polanco-Chapultepec as district, one of the most important economic, historical and architectural points of Mexico City. The objective of this thesis is to explain the determinants of urban livability, translated into the quality of life, of women from their mobility from the use of space and public and private transport, on the trac: metro Auditorioa-Fuente de Petróleos on Paseo de la Reforma. The thesis is approached from urbanism, urban sociology and gender theories and applies an interdisciplinary, empirical, phenomenological and mixed methodology, with an explanatory sequential sub-focus. One of the main findings is that negative perceptions of mobility can affect urban livability. This translates into a widespread fear of the city, fear of being a victim of a criminal event such as robbery or sexual abuse. It is concluded that the quality of urban life is influenced by diverse elements, with gender being the most representative. It seems that socio-urban dynamics and phenomena have placed women as second-rate subjects.

Keywords: City, public space, mobility, gender, habitability, quality of life, public transport, fear.

Contenido

Introducción.....	16
1.- Contexto: Ciudad de México.	30
1.1.- Delegación Miguel Hidalgo	33
1.1.1.- Antecedentes Históricos de la alcaldía Miguel Hidalgo.....	34
1.1.2.- Corporativos.....	35
1.2.- Paseo de la reforma.....	37
1.2.1.- Diagnóstico.	38
2.- Espacio público, ciudad: movilidad y habitabilidad para la mujer.....	40
2.1.- Espacio público ideal vs espacio público contemporáneo.	40
2.1.1.- Transformación del espacio público.....	44
2.2.- Ciudad contemporánea vs ciudad ideal. Acercamientos a la ciudad actual..	47
2.2.1. Variedad de ciudades.	52
2.2.2.- Ciudad excluyente: algunas causas.....	54
2.2.3.- Derecho a la ciudad.	57
2.2.4.- Ciudadanía y sus características	59
2.3. Movilidad, más que un traslado.....	63
2.3.1. Importancia de la movilidad para un tejido urbano.....	63
2.4. Moverse en la ciudad: sus factores.	68
2.4.1.- Senderos y nuevas modalidades de transporte en las grandes metrópolis.	73
2.5.- Habitar en bienestar y calidad de vida	75
2.5.1.- Algunos determinantes de la habitabilidad	75
2.5.2.- Necesidades humanas, satisfactores, espacialidad.....	78

2.5.3.- Equipamiento e infraestructura urbana no es solo es la vivienda si no todo el entorno	87
2.5.4.- Determinantes sociales.....	88
2.6.- Identidad, género y vida urbana.....	90
2.6.1.- Identidad y género	90
2.6.2.- Trabajo dividido, espacio dividido: roles asignados.	93
2.6.3.- Espacio público, espacio privado: Relación de poder.....	94
2.7. Perspectiva de género en lo urbano.....	100
2.7.1. El derecho de la mujer a la ciudad y al espacio público: Cd Patriarcal ..	100
2.7.1.1.- Estrategias	105
2.7.1.3.- Habitabilidad: el género y la condición de ser mujer	119
3.- Aspectos metodológicos	129
3.1.- Delimitación del territorio.	130
3.2.- Reconocimiento del territorio y observación no participante.....	131
3.3.- Diseño de instrumento de observación no participante	132
3.4.- Aplicación de instrumento de observación no participante	132
3.5.- Diseño de instrumento (encuesta)	133
3.6.- Aplicación de instrumento con enfoque cuantitativo	134
3.7.- Análisis de datos cuantitativos.....	134
3.8.- Diseño de instrumento (entrevista semiestructurada).....	135
3.5.- Aplicación de instrumento (entrevista semiestructurada).....	136
4.-Resultados y discusión.....	139
4.1.- Reconocimiento de sitios de interés e importancia en el trayecto metro auditorio-fuente de petróleos y la movilidad.....	139
4.2.- Actores, actividades y temporalidades en los sitios de interés.	142

4.3.- Espacio público, percepciones y seguridad	148
4.3.1.- Trayecto metro auditorio-Fuente de petróleos: los espacios excluyentes	148
4.3.2.- La delincuencia	149
4.3.3.- Lo sexual como delito	149
4.3.4.- Las reacciones	152
4.4.- Estrategias de movilidad segura	154
4.4.1.- Los agresores	157
4.5.- La percepción seguridad en los traslados.....	158
4.6.- Ciudad excluyente, espacios exclusivos.....	160
4.7.- Perímetro de estudio de estudio como habitable	162
4.8.- Habitabilidad, la ciudad que satisface necesidades humanas	167
4.9.- El espacio público y el espacio restrictivo.....	170
4.10.- Espacio de todos, de libre acceso.	171
4.11.- Factores de restricción del espacio público.	172
4.11.1.- La zonificación como restricción	172
4.11.2.- Lo discapacitante y discriminante de los espacios.....	173
4.11.3.- La estética como factor de restricción del espacio público seguro.	173
4.11.1.- La discriminación en el perímetro de estudio como esopacio estético	175
4.12.- Mujeres en movimiento en un perímetro ¿habitabile?	177
4.13.- Ser transeúnte en las Lomas y Polanco	178
4.14.- La ciudad con miedo, el uso del espacio y transporte público desde el temor.....	179
4.15.- El origen del miedo: las violencias en el espacio público.....	180

4.15.1.- Los tipos de violencias en el EP.....	181
4.15.2.- La violencia machista en el EP	183
4.15.3.- El machismo materializado en el EP como acoso sexual, es un tema de poder.....	184
4.16.- Estrategias de supervivencia	187
4.16.1.- La auto restricción al Espacio público desde el miedo.....	188
4.16.2.- Las de empoderamiento y/o respaldo	189
4.16.3.- Las de defensa.....	189
4.17 Habitabilidad, mujeres y calidad de vida	190
4.18.- La habitabilidad del perímetro de estudio	191
4.18.1.- La indiferencia ante la habitabilidad de la zona para la calidad de vida de las mujeres.....	193
4.19.- Importancia del género como categoría en la calidad de vida.....	193
Conclusiones.....	197
Bibliografía	207

Índice de tablas

Tabla 1. Necesidades y satisfactores.....	80
Tabla 2. Indicadores Calidad de vida.....	117
Tabla 3. Diseño de instrumento	127
Tabla 4. Tabla 4. Identificación y selección de informantes.....	130
Tabla 5. Actores, actividades y sus temporalidades	142

Índice de imágenes

Imagen 1. Necesidades humanas.....	76
Imagen 2. Plano de localización del trayecto y territorio recorrido	127
Imagen 3. Mapa sitios de interés	137

Índice de gráficos

Gráfico 1. Espacio público de y para todos.	143
Gráfico 2. Eventos delictivos en el espacio público en el último año	144
Gráfico 3. Miradas morbosas al cuerpo en espacios público	144
Gráfico 4. Comentarios/piropos sexuales, obscenos u ofensivos (a mi o a otras).....	145
Gráfico 5. Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	146
Gráfico 6. Acción contestataria ante una agresión en el espacio público	148
Gráfico 7. Acción contestataria en el transporte público	148
Gráfico 8. Uso de espacios exclusivos en el transporte	149
Gráfico 9. Considerar vestimenta para estar en la calle	150
Gráfico 10. Solicitar ser monitoreada/seguida	151
Gráfico 11. Cambio de acera.	151
Gráfico 12. Agresor (a) de índole sexual	152
Gráfico 13. Percepción de seguridad en metro/metrobus	153
Gráfico 14. Percepción de seguridad cuando camino	153
Gráfico 15. Importancia a espacios exclusivos	155
Gráfico 16. Tareas de índole doméstica	156
Gráfico 17. Perímetro de estudio de estudio: espacio público de y para todos	157
Gráfico 18. Evento delictivo en el último año en el perímetro de estudio de estudio	158
Gráfico 19. Perímetro de estudio de estudio accesible	158
Gráfico 20. Perímetro de estudio de estudio visualmente agradable	159
Gráfico 21. Perímetro de estudio de estudio lugar de encuentro	160
Gráfico 22. Transporte público conectado en el perímetro de estudio de estudio	161
Gráfico 23. Transporte público variado en el perímetro de estudio de estudio	161

Gráfico 24. Calidad de vida en el acceso a la educación	162
Gráfico 25. Calidad de vida en el acceso a la cultura	163
Gráfico 26. Ciudad de México como asentamiento urbano	164

Introducción

En la ciudad de México existen problemas de contaminación, congestión, inseguridad, desabasto en distintos sentidos y dimensiones como vivienda, movilidad, espacios públicos seguros, agua, entre otros. En el caso de la movilidad, tanto los sistemas de transporte como los nodos existentes y nuevos, distribuidos en puntos estratégicos de la ciudad, presentan dificultades en su funcionamiento, debido, en parte, a la conglomeración de usuarios, además de que su diseño urbano no ha podido adaptarse a los constantes cambios y demandas de la ciudad y de sus habitantes.

En la capital fue llevado a cabo un diagnóstico de movilidad con la finalidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se tomó en cuenta el crecimiento demográfico, el parque vehicular, el rezago de la infraestructura y la situación del transporte público. El diagnóstico expuso que se podría anticipar un colapso de vialidades principales al registrar velocidades cada vez más bajas, y una mayor afluencia de vehículos por lo que se generaron propuestas como: realizar inversiones importantes para conectar la ciudad en modo de red que sustituya el sistema de obras aisladas y desvinculadas, priorizar en la red vial actual y en nuevos desarrollos urbanos el uso tanto de transporte público de pasajeros como el vehículos no motorizados, como bicicletas o caminar (Parlamentarias, Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas, 2016).

Los traslados cotidianos representan una parte importante de la vida de los usuarios. El que el gobierno tome en cuenta que existe una deficiencia en materia de movilidad significa que comienza a tener importancia el sector popular, quienes son los principales usuarios del transporte público. También se considera el tema ambiental, ya que propone alternativas para viajes en vehículos no motorizados como la bicicleta o generar el entorno adecuado para que usuarios decidan hacer uso de senderos o se sientan con la confianza de caminar en la ciudad.

No obstante, la movilidad en la CDMX presenta grandes inconvenientes, entre los que podemos destacar: vagones de metro desbordados de usuarios, avenidas con autos detenidos, largas filas para tomar el Metrobús o autobuses, multitud de usuarios en cruces peatonales estratégicos en la ciudad, transportes en condiciones deplorables que genera incertidumbre de poder sufrir un accidente automovilístico, la inseguridad (asaltos en el transporte y a transeúntes), largos tiempo de espera y distintas violencias experimentadas dadas la aglomeración de usuarios, el caos, entre otros. En 2014, se reportó que los habitantes de la capital pasan más de una hora para llegar a su trabajo (Flores, 2017). Según la información generada por la empresa TomTom, a nivel mundial la CDMX tiene un 52% de congestión vehicular, lo que hace que un traslado contemplado en 20 minutos se incremente más del doble. Es decir, el viaje final será de 30.4 minutos (TomTom Traffic Index, 2021¹). Esto pone en evidencia que se necesitan, entre otras cuestiones, nuevas formas de movilidad y dejar el auto particular como prioridad para los traslados. En la CDMX, si bien no se tiene el dato exacto de circulación diaria, el parque vehicular, según datos del Instituto Nacional de Geografía y estadística (INEGI), es de 4,117,812 registrados en el 2011, el parque vehicular abarca a aquellos que se mueven en auto particular, transporte público y privado. 5.6 millones de usuarios al día en metro y 1.5 millones en metro bus.

La movilidad se ve rebasada en los sistemas de transporte por lo que los usuarios invierten considerables tiempos para desplazarse en la CDMX o, por el contrario, aquellos que deciden ahorrar tiempo terminan realizando recorridos más largos, tediosos y, en algunos casos, inseguros. Los problemas de movilidad no solo competen a las condiciones de camiones, taxis, metro y metrobus, a la congestión vial, también está vinculada con la articulación de la misma ciudad y la vivencia y experiencias de los habitantes.

En este sentido, la experiencia de los ciudadanos, respecto a estos elementos y la relación que tiene la movilidad con el espacio público, inciden en la percepción que

¹ https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

se tiene de la ciudad y de su propia movilidad, por lo tanto, la vivencia individual de la movilidad se ve repercutida por factores sociales como género, estrato socioeconómico, lugar de residencia, origen, religión, etnia, entre otros. Es imprescindible considerar estos elementos para poder garantizar a todos los sectores poblacionales una movilidad de calidad, segura, accesible y asequible, pero de manera específica a los sectores poblacionales considerados como vulnerables: mujeres, niños, ancianos, personas con discapacidad, entre otros.

En este orden de ideas, la movilidad representa un elemento clave para el entendimiento de la ciudad, por lo que su análisis de forma integral es crucial. Hay determinantes y/o factores que generan una movilidad satisfactoria para los usuarios y esto tiene que ver, en gran medida, en cómo es su vivencia durante los trayectos, como hemos comentado líneas arriba. En la vivencia y experiencias, su valoración, pueden encontrarse en un espectro que va de lo positivo a lo negativo e incluso de lo satisfactorio a lo insatisfactorio y esto depende de varios elementos, entre estos está el género.

En esta línea, el incremento de las mujeres, como sector económicamente activo, resulta de vital importancia porque representa, en materia de movilidad, un sector que ha sido considerada vulnerable por sufrir violencias en espacios públicos, por lo que es importante garantizar que sus desplazamientos sean llevados a cabo de manera segura, con traslados accesibles y de calidad. No obstante, el Índice Mundial de la Brecha de Género señala que las mujeres padecen una brecha del 32% en participación, oportunidad económica, alcance académico, salud, supervivencia y empoderamiento político (Li, 2019). En este sentido resulta de vital importancia considerar la perspectiva de usuarios con vivencias diferenciadas en la planeación de estrategias de movilidad para la ciudad. En este caso, hablar de las mujeres, dado que son ellas quienes llevan a cabo viajes que tienen que ver con actividades domésticas y de cuidados, aunado a esto también existe, la violencia y acoso sexual. La cuestión no se trata únicamente de la accesibilidad a las mujeres a una movilidad segura y de calidad, se trata también de garantizar espacios

seguros, saludables, democráticos, equitativos e incluyentes para asegurarles calidad de vida.

La Encuesta Nacional de Ocupación y empleo, para la Ciudad de México, se refiere que ha habido un incremento de la mujer como población económicamente activa en los últimos años, en 2017, el 40% de la población femenina se encontraba en empleos formales, aumentando, para el 2018, en un 42.8%, en los últimos meses se incrementó a un 43.2% (CEFP, 2018). Esto significa una mayor movilidad para la mujer en la ciudad de México, aunado al flujo de estudiantes del mismo género.

Si la cantidad de población femenina, dentro de la ciudad de México, ha incrementado en cuanto a actividades económicas y académicas, significa que la cantidad de mujeres que hace uso del espacio público y se traslada a centros de trabajo y educacionales también ha aumentado. Sin embargo, esto no quiere decir que su experiencia en la ciudad sea satisfactoria. Es decir, dado que históricamente la ciudad ha sido un espacio de índole masculino, las experiencias de movilidad de la población femenina son vividas de manera diferenciada y, en muchos casos, desigual y problemática. Existe una elevada percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%), y en el transporte público (7.4%), según la Encuesta Origen Destino de 2017 (EOD 2017). No sólo se trata de una percepción de miedo en el uso de espacios y transportes públicos. Cabe destacar que estos datos coinciden con la situación de violencia generalizada que se vive en el país. De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el 41.3% de las mujeres en nuestro país ha sido víctima de violencia sexual y nueve son asesinadas al día (ENDIREH 2016). El 31.8% de las mujeres de 15 años en adelante han sido víctimas de este tipo de agresión. (aún siendo de forma poco común). De las cuales 86.5% vivió intimidación, 38.3% reportó abuso sexual y 8.7% padeció una agresión física (EN DIREH 2016)

En el CDMX, 50 de cada 100 mujeres reportaron haber sufrido violencia comunitaria, lo que quiere decir que las mujeres se exponen a distintas violencias **una vez fuera del espacio doméstico, en transportes colectivos, en las calles,**

entre otros, y de forma mayoritaria los agresores son hombres que se escudan bajo el anonimato que da el espacio público, es decir, hombres que no tienen ningún tipo de relación con ellas. De estas mujeres, 82 de 100 han víctimas de intimidación, 60 de 100 fueron víctimas de abuso sexual, 8 de 100 sufrieron alguna agresión física. Los principales tipos de violencia contra las mujeres son: 73.7% piropos o frases de índole sexual que son ofensivos o incomodan, 58.2% han sido víctimas de manoseo, 13.8% han sentido miedo de ser atacadas o abusadas sexualmente, 9.6% les han padecido insinuaciones o propuestas para algún tipo de intercambio sexual, 8.0% vivió una agresión física, 7.1% han sido obligadas a tener un encuentro sexual, a mirar algo sexual, o a llevarlo a cabo por dinero, 4.1% han sido humilladas o denigradas, 3.5% han sido ignoradas o no han sido tomado en cuenta. Las agresiones vienen de: 96.1% desconocidos, 6.6% vecinos, 5.6% amigos, 3.0% otro (directivos, colegas, compañeros de la escuelas, figuras académicas y/o directivas, autoridades policiacas o de la milicia.) (México, 2016).

Cuando una mujer se encuentra en espacios públicos es más susceptible de robos y puede ser revictimizada hasta cuatro veces más que los hombres (Romero, 2018). En este sentido, vemos cuatro los elementos que hacen diferenciada la movilidad de la mujer: los trayectos con objetivos domésticos, el cuidado de otros, la revictimización constante, así como el acoso y violencia sexual a las que están expuestas en el espacio público.

En 1970, a pocos meses después de haber sido inaugurado el servicio, por primera vez se llevó a cabo la implementación de 2 vagones exclusivos para mujeres como acción ante las denuncias no formales de mujeres que reportaron haber sido tocadas y haber recibido acoso dentro del metro. El espacio exclusivo funcionaba con horarios específicos de 6:00 a 10:00 y de 17:00 a 22:00 horas, en las líneas de mayor afluencia. En el año 2000, autoridades del STC establecieron, de forma oficial, los dos primeros vagones de cada tren, para uso exclusivo de mujeres y menores de 12 años, en las Líneas 1, 3, 7, 8, 9 y A (Desconocido, Metro de la Ciudad de México, 2011).

A finales de 2007, Marcelo Ebrard Casaubon, jefe de gobierno en la CDMX en ese momento, implementó el programa “Acoso Cero”, que asignó un tercer vagón del tren para mujeres, niños menores de 12 años y personas con capacidades diferentes. (Santos, 2013). Dicha acción pretendía persuadir a los hombres de no acosar y ser castigados, e incluso se tomó la acción de regalar brazaletes rosas con la leyenda “¡exijo respeto!” y negras grabadas con la frase “yo respeto” a mujeres y hombres respectivamente. (Bolaños & Gómez, 2007). En 2008, el programa Viajemos Seguras, la separación se aplicaría en los horarios establecidos en el 2000, a las llamadas ‘horas pico’. En 2016, esto cambió para ser una acción permanente y en todas las líneas y estaciones, por lo que los vagones exclusivos funcionan desde las 5:00 a las 24:00 horas. (Staff, 2019).

El programa Ciudad Segura y Amigable para Niñas y Mujeres tiene la finalidad de evitar la violencia en contra de estas, tanto en transportes colectivos como espacios públicos y que esto de pie promover un cambio cultural en la población local y fomentar un libre uso de la ciudad.

Viajemos seguras es un programa que de Julio de 2019 a noviembre 2021, ha implementado acciones como el fortalecimiento de la vigilancia, de los señalamientos de áreas exclusivas, luminarias, campañas informativas acerca de los espacios exclusivos, instalación de módulos para brindar atención legal/jurídica. Es hasta enero de 2021, que se plasma la capacitación del personal del transporte público, en materia de género. Camina segura, la participación. Vive Segura CDMX (CDMX, 2021)

La situación de la movilidad de las mujeres en la CDMX nos lleva a plantear las siguientes preguntas de investigación: ¿Cuál es la situación actual y real de la movilidad de las mujeres en el transporte público a pesar de la implementación de estos programas? La percepción significativa del temor en calles y espacios públicos es de más del 80% y conforme al transporte colectivo el temor es del 77%, Se cuenta con el acceso a todos estos datos estadísticos, pero ¿la percepción del miedo en espacios públicos trae como consecuencia un cambio de en las rutinas de

las mujeres, como elección de rutas, de modalidades de transporte etc.? ¿Es esta percepción individual debido a experiencias previas o derivada de la información difundida en redes y medios de comunicación o ambas? ¿existen lugares dentro de la ciudad que las haga sentir más seguras? ¿hay modalidades de transporte que las hace sentir menos vulnerables que otros? ¿qué sería una movilidad de calidad en el transporte público? ¿Qué factores y/o determinantes incidirían en esa calidad de la movilidad? En este sentido, hoy en día las mujeres se enfocan a organizar su día con la finalidad de sentirse menos vulnerables en espacios públicos. Debido al ambiente hostil de las calles se ven obligadas a planear su vestimenta, considerar la hora de volver a casa, entre otros. Se han vuelto expertas en evadir posibles peligros (Garza , 2019) Resulta de importancia reflexionar acerca de cómo estas violencias vividas en el espacio público pueden generar un impacto en mujeres que se desempeñan en el ámbito laboral y por ende hacen uso del espacio y transporte público que vea afectada su calidad de vida. Así, el siguiente trabajo tiene por Objetivo general: Explicar las determinantes de la habitabilidad urbana, traducida en calidad de vida, de la mujer desde su movilidad a partir del uso del transporte público y privado en el nodo de transporte de Auditorio Nacional en la Ciudad de México y su trayecto hasta un punto particularmente estratégico: Fuente de Petróleos. Nuestros objetivos particulares son:

- Describir las características del trayecto Auditorio Nacional-Fuente de Petróleos en CDMX y su entorno urbano y validar si la zona genera impacto real en la calidad de vida de las usuarias.

- Exponer las políticas públicas que se suponen y su eficacia debe brindar seguridad y eficacia en la movilidad específicamente para las mujeres.

- Mostrar la situación actual del sistema de movilidad en la Ciudad de México.

Explicar, desde el urbanismo, los conceptos de espacio público, tomando en cuenta lo barrial, habitabilidad y movilidad, para puntualizar en senderos caminados, género y ciudad.

La Hipótesis del trabajo es la siguiente

La percepción negativa de las mujeres del ambiente urbano en la movilidad incide en su calidad de vida en la ciudad.

Justificación

La ciudad es un ente que cambia constantemente y se adapta a las nuevas formas de vida, de movilidad, tecnologías, y fenómenos sociales como lo son la demanda por equidad en materia de derechos humanos entre géneros masculino y femenino. Si bien los datos anteriormente mencionados muestran diagnósticos con indicadores que revelan elevados números de la violencia contra la mujer en el espacio público, la investigación que aquí se propone es poder establecer los distintos factores que determinen su habitabilidad en la movilidad, pues no solo el miedo a la violencia es lo que podría disminuirla, identificar otros factores desde actores específicos podría abrirnos el panorama acerca de qué elementos que determinan o no una adecuada habitabilidad urbana.

En este sentido, para lograr una movilidad verdaderamente eficaz se debe tener como base incrementar el nivel de vida de todos los sectores sociales, pues, aunque pareciera que el espacio público está dirigido a todos, existe una limitación para las mujeres en edad productiva que desempeñan su vida fuera del espacio privado. Estudiar e identificar las distintas metodologías de análisis de habitabilidad podrá aportar conocimientos acerca de lo que se hace en dicha materia, de manera particular en la ciudad de México y en el sentido específico para las mujeres

Se considera la pertinencia del trabajo dado el contexto actual de violencia en contra de las mujeres en espacios urbanos, e incluso domésticos. No obstante, el trabajo está encaminado en temas urbanos como espacios y transportes públicos, además de tener presente la cuestión de género o ser mujer que significa en sí mismo un factor para determinar experiencias tanto de movilidad como de calidad de vida.

El espacio público tiene diversas conceptualizaciones. Sin embargo, algo que queda claro es que existe una dicotomía entre lo público y el privado. El primero es propiedad de “todos” y el segundo es aquel que sólo pertenece a un particular. Por

ejemplo, Fernando Carrión (2007) señala que la fachada de una vivienda en realidad, como es apreciada desde el espacio público, debería atañerse a fusionarse con él y no denotar la individualidad del propietario (Carrión, 2007). Es decir, debido a que la fachada se encuentra expuesta a la mirada de todo transeúnte que se encuentre en la calle, habría de considerarse como público o de menos entrar en armonía con el espacio público en el que está. Así, aquello que se encuentra a ojos de la ciudadanía, en la calle, expuesto es lo público. “Lo público se asocia a lo que es y se desarrolla a la luz del día, lo manifiesto y ostensible en contraposición a aquello que es secreto, preservado, oculto”. (Rabotnikof en Portal 2016:368).

En este sentido, el espacio público representa un elemento esencial en la movilidad de los usuarios, resulta como un escenario de tránsito entre sus distintos destinos a lo largo de una jornada laboral, o la representación de un momento de escape en su cotidianeidad que también implique traslados. La movilidad a veces se vincula únicamente con el traslado motorizado, no obstante, no olvidemos que la espera en un paradero de autobuses, caminar del colegio a la entrada del metro, cruzar un puente peatonal, abordar un taxi, subirse a una bicicleta, y las charlas en en el andén del metro son momentos que también están vinculados con la movilidad y que tienen un impacto en esta experiencia. La movilidad, desde la perspectiva urbanística, trae a la mente únicamente la idea del desplazamiento de un punto a otro, sin embargo, verlo de este modo sería limitar el panorama de todo lo que esto implica. Para Tanu Uteng y Tim Cresswell la movilidad tiene dos dimensiones: la física que es observable y representable en mapas y modelos (para planificadores de transporte y modeladores de migración), y la que involucra narrativas y discursos que hacen que la movilidad tenga sentido cultural (Uteng & Cresswell, 2008). La misma ha sido vista como recurso fundamental para la reestructuración urbana y sus modos de vida, pero que también produce identidades sociales y espaciales al derribar el último símbolo de la civilización contemporánea principalmente urbana, la del sedentarismo (Lange, 2011) y (Cattan, 2008). Al relacionar género, ciudad y

movilidad resulta complicado en gran medida no involucrar al transporte, pues los tres tienen un papel importante en estas movilidades diferenciadas.

De manera generalizada, las mujeres tienen un menor acceso al mercado laboral que los hombres, de igual manera existe también una brecha salarial, que de manera directa impacta en la accesibilidad de las mujeres para una movilidad. Existe también esta dicotomía en donde las mujeres tienen más posibilidades de tener acceso a empleos informales y entre ellos el llevar a cabo los cuidados domésticos de su hogar sin remuneración alguna. Los espacios se encuentran sexualizados, es decir, según el sexo asignado al nacer un espacio se nos es asignado: el privado o el público. Si bien, el espacio público es una manera de controlar, de ordenar, no sólo las actividades humanas, también sus comportamientos. Es en este sentido que en el espacio público, a vista de *los otros*, el comportamiento debe ser *el esperado*. El comportamiento corporal de los sujetos que circulan por las calles es la moralidad envuelta en los actos y formas de estar en la ciudad, conducirse de acuerdo o en confrontación con normas sociales hegemónicas. (Vidal e Souza & Fontoura de Oliveira, 2016).

La construcción del concepto de habitabilidad en el espacio público parte de que éste puede o no ser habitable, en un sentido de confort², ya sea por sus características físicas y/o por lo que represente para los sujetos que hagan uso de éste, es decir, elementos intangibles como el confort térmico, por ejemplo, una sombra adecuada por parte de la vegetación. La habitabilidad ha sido estudiada desde un enfoque puesto en la vivienda, por lo que está dirigida a **espacios arquitectónicos**. Sin embargo, la percepción psicológica y **satisfacción** desde los **espacios** se pone sobre la mesa, para entenderla de manera más integral. (Moreno S. H., 2008)

² El confort si bien está relacionado con la comodidad, no se trata de un sinónimo. Dentro del tema de habitabilidad se hace referencia a las características del ambiente que generan satisfacción en el sujeto, dichas características varían del contexto del sujeto. (Gómez-Azpeitia & Gómez, 2015) y (Cruz Cervantes, 2018)

La habitabilidad es la parte cuantitativa de habitar un espacio, son las **características físicas del espacio construido para ser habitado o sólo usado** (como lugar o escenario, interior o exterior) de escala urbana o doméstica, que amalgama tanto lo físico, lo psicológico y social, como una relación con el medio ambiente. (López & Azpeitia, 2010) & (Garfias & Guzmán, 2018). En este sentido, se piensa en lo físico, en lo tangible, aquello que representa el diseño de un espacio arquitectónico que se verá transformado en una necesidad cubierta, una casa habitación, un almacén de alimentos, un centro cultural. Finalmente, para alcanzar nuestro objetivo en la presente tesis: explicar y analizar indicadores de habitabilidad desde la movilidad de las mujeres, de manera específica mujeres que hacen uso del territorio en el trayecto metro Auditorio-Fuente de Petróleos en la Ciudad de México de ahora en adelante (CDMX), se emplea una metodología empírica, fenomenológica, interdisciplinaria y con un enfoque mixto con un sub-enfoque explicativo.

La presente tesis está estructurada desde el desarrollo de cuatro apartados. En el primero exponemos problemáticas de la ciudad de México: movilidad rebasada, vivencias diferenciadas para sectores vulnerables como lo son las mujeres. Las mujeres han sido consideradas como un ciudadano de segunda categoría a lo largo de la historia de la humanidad, por lo cual, su posicionamiento a nivel educativo, laboral, participativo y político ha sido desestimado, y su presencia en el espacio público se ha visto restringida.

Esta situación ha ido cambiando conforme el reclamo de derechos se ha hecho presente, así las mujeres han podido incursionar en estos distintos ámbitos antes mencionados. La CDMX ha sido testigo del incremento de mujeres en el ámbito laboral con un registro formal y por lo tanto su presencia en espacios públicos ha aumentado, el aumento de mujeres presentes en la vida pública no ha podido garantizar el uso de la ciudad de manera igualitaria. La violencia cometida en contra de ellas en espacios y transportes público ha sido objetivo de políticas públicas que garanticen su seguridad.

Uno de los mayores receptores laborales es Chapultepec-Polanco, en consecuencia, resulta de interés el observar la movilidad de las mujeres que hacen uso del espacio público en el perímetro de estudio que es: Trayecto metro auditorio-Fuente de Petróleos.

En el segundo apartado se observan los aspectos teóricos que fueron revisados. Teorías urbanas, de movilidad, de género y habitabilidad. En la teoría urbana fue revisada la conceptualización de espacio público y ciudad. Se revisó como es que el espacio público ha sido romantizado, sin embargo, la coyuntura actual lo ha hecho un espacio excluyente para diversos grupos sociales. La movilidad y los factores que inciden en ella sido interpretada desde un enfoque social que interpreta a la movilidad como una vivencia y no como un simple patrón en desplazamientos masivos. El género, ha sido considerado como una categoría de análisis en la movilidad y la vivencia en la ciudad por lo que, ha resultado como factor que incide en la calidad de vida.

En el tercer apartado explicamos de manera secuencial el procedimiento, el cual está dividido en: delimitación del perímetro de estudio, reconocimiento del territorio y observación no participante, diseño instrumento cuantitativo, identificación y selección de informantes, aplicación del instrumento (encuesta), análisis de los datos cuantitativos, diseño de entrevista semiestructurada, identificación y selección de informantes, aplicación de entrevista semiestructurada, análisis de los datos cualitativos.

Por último, en el cuarto apartado encontramos los resultados y análisis de ambos instrumentos aplicados. La narrativa la gira en torno a las vivencias en la ciudad al realizar trayectos cotidianos, la percepción de seguridad, la percepción del transporte y espacio público y aquellos elementos circunstanciales que hacen que el perímetro de estudio sea considerado como una zona, segura, visualmente agradable y como es que todas estas variables tienen un impacto a en su calidad de vida. Para finalizar se encuentran las conclusiones de esta investigación. Se

exponen los hallazgos encontrados, asimismo se muestran los alcances y limitaciones.

**SEGUNDA PARTE: ENTENDER LA CIUDAD COMO
ESPACIO PÚBLICO. LA MOVILIDAD Y EL GENERO COMO
FACTOR EN LA HABITABILIDAD.**

1.- Contexto: Ciudad de México.

Ubicada al centro del país, representa la centralidad en aspectos económicos, políticos, sociales y culturales. Al ser la capital de la república mexicana su importancia se le atribuye a su peso demográfico, económico y desde luego a su influencia política, actualmente es parte de la zona metropolitana del valle de México, la cual está se compone por CDMX (a su vez conformada por sus 16 alcaldías) y 59 municipios conurbados del Estado de México y 1 del estado de Hidalgo.

En 1824 después de que se consolidó la Constitución del país, el Congreso determinó la creación del Distrito Federal que sería un radio circular de 8.2 km a partir de la plaza mayor. Para 1900 creció hacia el poniente con colonias como: Guerrero, Santa María la Rivera, Santa Julia, San Rafael, Cuauhtémoc, Juárez, Roma, Condesa, por nombrar algunas. En 1920 la ciudad ya tenía 600,000 habitantes y en 1930 alcanzó poco más de un millón. (Federal, s.f.)

De 1929 a 1941, algunas delegaciones se fusionaron a otras, pero con la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, quedaron 12 delegaciones: La ahora Ciudad de México (sede del Departamento Central), Villa-Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac. A partir de los años setenta, la alta tasa de nacimientos fue el factor que determinó el crecimiento de la ciudad. Las áreas residenciales se localizaron principalmente hacia el poniente y el sur, la industria y los estratos económicos débiles de la población hacia el oriente y el norte de la ciudad. (Idem). En 1971 nacen las ahora alcaldías: Cuauhtémoc, **Miguel Hidalgo**, Benito Juárez y Venustiano Carranza. De estas alcaldías, Miguel Hidalgo y Benito Juárez han sido catalogadas como uno de los mejores lugares para vivir³, no obstante, existe una evidente polaridad ya que en las periferias de la ciudad existen colonias con un alto nivel de marginación⁴.

³ <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/05/30/vivir-en-las-alcaldias-benito-juarez-y-miguel-hidalgo-es-similar-a-hacerlo-en-suiza-o-el-reino-unido-segun-la-onu/>

⁴ http://www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/ut/MAG_08-001-1_C.pdf

En la actualidad, la Ciudad de México es una de las más pobladas en el mundo, tan solo hasta los límites de la ciudad se rebasa los 9 millones de habitantes, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de ahora en adelante (INEGI 2020). Respecto al crecimiento poblacional, dicho instituto rescata censos hechos a partir de 1900 ha registrado datos del crecimiento poblacional, el cual se debe a distintos factores: la migración del campo de zonas urbanas pequeñas y contiguas a las ciudades, entre otros.

No obstante, la expansión y crecimiento territorial de las ciudades va de la mano con el crecimiento demográfico, tanto por el natural relacionado con muertes y nacimientos, como por procesos de migración y cambios de vivienda. (Núñez 2020:138) En este sentido, conforme las ciudades crecen en número de habitantes la demanda de espacios habitables también. Las políticas y/o normativas que han generado un crecimiento fragmentado y desigual. La producción de vivienda de interés social a las periferias de la ciudad⁵ y/o asentamientos irregulares pone en evidencia que existe una desigualdad socioespacial en la ZMVM.

La ONU indica que el crecimiento de esta ha seguido un patrón expansivo y de baja densidad que ha generado un consumo ineficiente del suelo, sin una real continuidad urbana y fragmentación espacial. (ONU, 2018). Referente con lo anterior, con el objetivo de cubrir necesidades de la población a nivel urbano, se generan políticas y/o normativas como, por ejemplo, el programa de desarrollo general urbano que tiene la finalidad de funcionar tanto como instrumento para la planeación y ordenamiento territorial de la Ciudad de México que tiene también como fomentar la participación de todos los agentes sociales interesados en el desarrollo de la ciudad de México. Para 1997, cambia la manera de gobierno y la participación de la sociedad civil comienza a ser tomada en cuenta para la toma de decisiones y cada delegación cuenta con autonomía. (Federal, s.f.).

⁵La vivienda se ha visto como un producto de intercambio comercial gracias a los intereses del sistema actual capitalista y no como un derecho humano. Para abaratar costos se hacen en lotes alejados de las zonas urbanas y por ende carecen de servicios (Gigla, 2004)

Así al tener con territorios distribuidos se espera también contar con una mejor distribución política, económica y social. En este sentido, la existencia de programas y/o políticas tiene como objetivo el desarrollo urbano de manera ordenada, garantizar a los habitantes el acceso a servicios e infraestructura de calidad, espacios públicos, generación de empleos y así, implementar una mejoría en el nivel de vida de la población. No obstante, los planes de desarrollo urbano han sido de creación relativamente reciente ya entrado el siglo pasado, así los cambios que la ciudad de México ha experimentado se deben en parte a la expansión desordenada que desde sus inicios tuvo.

La movilidad en ciudad de México es un factor importante por rescatar en el tema de dicha expansión, dado que sin la oferta de transporte público este crecimiento no hubiera sido posible. Es decir, al aparecer nuevas colonias distribuidas en la ciudad, de manera particular las alejadas del área central, también se hizo la oferta de transporte colectivos para comunicarlas. Un factor adicional fue que el sector poblacional con poco poder adquisitivo y residente en las periferias pudo costearse un automóvil, lo que facilitó el traslado al centro de la ciudad. (Negrete y Paquette, 2012) De tal manera que las zonas periféricas se ven conectadas con el centro, aunado a esto también surgió la necesidad de generar conexiones en la zona céntrica de la ciudad. En 1950 se planteó la posible creación de un medio de transporte masivo debido que autobuses y tranvías se veían rebasados dado el crecimiento poblacional. (Desconocido, Muy interesante, 2019). La construcción fue realizada gracias al Sistema de Transporte Colectivo Metro e inaugurado el 4 de septiembre de 1969. (Desconocido, Metro de la Ciudad de México, 2011)

Así, se crea entonces una sinergia entre usuarios del transporte público, camiones y el nuevo sistema de transporte que dio pie a nuevas dinámicas en la ciudad, entre ellas que los autobuses hacia el centro se redujeran, y así, las rutas que iban hacia la periferia incrementaran en demanda. La creación de nuevos sistemas de transporte, rutas, vialidades y oferta de movilidad se fundamenta con la demanda que los usuarios generan, junto con la aplicación de políticas públicas

urbanas y el interés de particulares por mercantilizar nuevas modalidades de transporte.

La creación, del nuevo sistema de movilidad puso en evidencia la alta densidad poblacional proveniente de las afuera de la ciudad que se trasladaban al centro de la ciudad por cuestiones laborales. En otras palabras, el metro ha venido a cubrir la necesidad del traslado de la fuerza laboral de bajos ingresos hacia el centro. En este sentido, habrá que considerar que este medio de transporte se ha fortalecido en parte, a que existe una conectividad entre las periferias y el metro. De no existir dicha red externa podría ser que el contrario, de existir fuentes de empleo digno en la periferia, no habría necesidad de conectar zonas extremas en la ciudad. Esto ha impactado incidido en el crecimiento de diferentes sectores económicos, de manera específica, el sector dedicado a servicios y actividades terciarias por ejemplo el área de Lomas de Chapultepec y Polanco, ambos son receptores laborales significativos para la economía de la ciudad de México.

1.1.- Delegación Miguel Hidalgo

Tiene una superficie de 4,699.64 ha., y su totalidad corresponde a suelo urbano, la delegación representa 3.17% del total de la CDMX. Una de sus principales características es que alberga al famoso Bosque de Chapultepec, una de las principales vialidades es la Calzada México-Tacuba existente desde tiempos prehispánicos, en ella están los pueblos de Tacuba, Tacubaya y el Cerro de Chapultepec. En la actualidad datos del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de la ONU colocan a las alcaldías Benito Juárez y Miguel Hidalgo, con niveles elevados del Índice de Desarrollo Humano (IDH). Este índice se basa en tres componentes principales: **salud, educación e ingresos** per cápita. Lo que quiere decir se trata de asentamientos que pueden ofrecer calidad de vida a sus habitantes. (Blanco, 2019)

En términos generales Miguel Hidalgo es una de las 16 delegaciones, ahora llamadas alcaldías, que componen a la CDMX, localizada al norponiente. Al norte colinda con Azcapotzalco, al oriente con Cuauhtémoc, al sur-este con Benito

Juárez, al sur con Álvaro Obregón y al oeste con Cuajimalpa y con Naucalpan y Huixquilucan que son municipios pertenecientes al estado de México.

La proximidad física entre la alcaldía y centro de la ciudad ha sido pieza clave para incrementar las intenciones de conectar ambos territorios de manera efectiva. No obstante, el bosque de Chapultepec, la zona residencial y las actividades económicas ahí desarrolladas han generado que movilidad se enfoque a hacia el centro y menos hacia las periferias. Con datos del PMDU (Programa de desarrollo PROGRAMA Delegacional de Desarrollo Urbano de Miguel Hidalgo). La zona de Chapultepec considerada como **área de transferencia metropolitana** (puntos de conexión importantes debido a su ubicación con principales vialidades). (Gobierno del Distrito Federal, 1997) Por lo que se observa que las áreas cercanas la afluencia de gente y por tanto de medios de transporte público y vendedores informantes móviles y que al momento de encontrarse en un mismo espacio generan caos vial, peligros para los peatones e inseguridad, aglomeración de usuarios y caos.

1.1.1.- Antecedentes Históricos de la alcaldía Miguel Hidalgo.

Tacuba Tacubaya y Chapultepec han otorgado rasgos históricos a la actual Miguel Hidalgo, debido a que ya existían como asentamientos humanos propiamente dichos, desde antes a la colonia. El Colegio Militar estuvo ubicado en el Castillo de Chapultepec que durante la invasión norteamericana fue abandonado, hasta que Maximiliano decide convertir el ala oriente como su residencia oficial. Quien decide intervenir el edificio y vuelve a instalar ahí el Colegio militar fue Porfirio Díaz. Carranza aumentó el área que abarcaba el bosque y en 1934 los presidentes abandonaron el castillo como residencia para habitar ahora, la casa de Los Pinos. Esta zona ha sido intervenida y a lo largo de su historia ha tenido importancia y relevancia histórica, arquitectónica, recreativa, lúdica y social en la CDMX. (Ídem)

Hacia 1930 Lomas de Chapultepec se fracciona. Para 1940 los habitantes estaban concentrados al norte de la ahora alcaldía, después crecen a nivel poblacional el centro y el sureste. Hacia los años 60's, la zona poniente se consolida completamente, y alcanza su nivel demográfico más alto llegando hasta los 611,921

habitantes. (Ídem) Rescatamos datos estadísticos para considerar el crecimiento de la alcaldía y los cambios de los que ha sido testigo.

1.1.2.- Corporativos

Desde 1970, quedó constituida la alcaldía Miguel Hidalgo, dicho evento genera una coyuntura que trae consigo una disminución poblacional relacionada con las actividades comerciales, de servicios, de transportes, e incluso de turismo comenzaban a ganar terreno a nivel capitalino, y con los cambios de uso del suelo por lo que la oferta de trabajo de igual manera incrementó y así se comenzó a ver más población flotante en la zona y que familias que residían ahí tuvieron que reacomodarse en otras colonias de la ciudad. (Desconocido, 2021)

El sismo de 1985 dejó áreas del centro histórico con daños importantes, por lo que, el sector inmobiliario vio una oportunidad para reubicar comercios, oficinas y crear nuevas en Polanco y Chapultepec a base de presiones lo que derivó en la generación de las Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC'S) que da cierto control sobre estos cambios de suelo. (Ídem)

En los años 80 y los primeros de los 90 se construyeron importantes torres como Parque Reforma, Torre Omega, Corporativo Scotiabank (antes Comermex), Forum, Torre Chapultepec y Corporativo Polanco, entre otros. Desde la segunda mitad de la década inicial del nuevo siglo se inicia el desarrollo del corredor conocido como Nuevo Polanco, detonado por la construcción de Antara y Plaza Carso en la colonia Granada. (LIFESTYLE, 2021) Así zonas de edificaciones de reciente intervención de remodelación y con alta plusvalía ha visto un incremento en la solicitud de espacios para oficinistas gracias a nuevas empresas transnacionales instaladas ahora en territorio nacional en parte debido a la globalización.

“El atractivo de la zona (Polanco-Chapultepec) es tan grande que en la actualidad están en pleno desarrollo 17 proyectos nuevos con 379,599 m² en todo el corredor; este inventario en construcción será entregado durante los cuatro años siguientes, de acuerdo con información de CBRE”.⁶ La dimensión actual del

⁶ CBRE Empresa de consultoría, comercialización y servicios inmobiliarios.

inventario total A/A+⁷ del corredor Polanco, por ejemplo, se puede equiparar con Monterrey que es la segunda ciudad con mayor cantidad de espacios corporativos a nivel nacional. (LIFESTYLE, 2021).

Entre 2014 y 2016, el Área Bruta Rentable (ABR) de espacios de oficinas en CDMX tuvo un incremento en 60% aproximadamente. Según datos del portal de bienes raíces Inmuebles24.com, **Polanco** es la colonia con más oficinas concentra 14% en m2 de la oferta. Le siguen **Lomas de Chapultepec** (Miguel Hidalgo) con 9%, Juárez con 6% y Anzures con 5%. (Hernández, 2017)

Según datos de la empresa de corretaje JLL, a finales de 2016, en CDMX existían más de 6 millones de m2 de área bruta rentable en edificios de oficinas en distintas zonas representativas de la ciudad. Para noviembre de 2016, Lomas de Chapultepec fue la colonia más cara para alquilar. (Ídem)

El resaltar los datos inmobiliarios es con la intención de mostrar la importancia de la zona y cómo es que se ha convertido en área receptora laboral, por lo que la afluencia de peatones y vehículos en la zona en horarios específicos ha generado una demanda importante en cuestión de transporte públicos y servicios alrededor, de ahí la importancia también como zona económicamente activa y receptora de mujeres en edad laboral.

La estructura general de la delegación la refuerza Avenida Paseo de la Reforma, pues ha sido considerada un eje estructurador de crecimiento debido a que se han establecido corredores de servicios, comercios y vivienda, de ahí la importancia. Periférico y Reforma son dos ejes le han dado una estructura como es

⁷ Calificaciones otorgadas desde el sector inmobiliario a oficinas según su tipo. Clase A: Generalmente son para renta. Están en edificios nuevos o antiguos que han sido totalmente remodelados. Se localizan en zonas de excelencia. Tienen un diseño de alto nivel que le da distinción a la imagen corporativa de sus usuarios. Cuentan con sistemas tecnológicos eficientes y los edificios donde se ubican pueden ser inteligentes. Integran amenidades como: gimnasio, zonas de descanso, cafeterías, entre otros. Tienen servicio de gestión de activos por una empresa profesional. Estas oficinas son las líderes en el mercado, atraen a clientes con alto poder económico y empresas en crecimiento. Clase A+: Plantas de más de 600m2 (aprox.), suelo técnico, climatización independizada por plantas, una antigüedad que no exceda de 15 años, que esté situada en un polo de oficinas, algún certificado o sello energético, acabados de calidad, diseño especialmente valorado. (LIFESTYLE, 2021)

que está ubicado el equipamiento internacional y metropolitano. Esto, entre otras cosas, es una de las características que la han hecho singular. (Gobierno del Distrito Federal, 1997)

Lomas de Chapultepec se caracteriza por trazas y soluciones arquitectónicas y formales que han sido representativos para el desarrollo urbano de CDMX antes de la mitad del siglo XX. En el caso de la colonia Polanco muchas edificaciones han sido demolidas o transformadas casi en su totalidad y no se ha tomado en cuenta el valor arquitectónico con el que contaban. Desde luego esto responde a una presión por dar prioridad al comercio y a los servicios, en lugar considerar la vivienda. (Ídem)

1.2.- Paseo de la reforma

La importancia de Avenida Paseo de la Reforma vía es la conexión entre importantes puntos de la ciudad, el que va del nororiente de la ciudad hasta el sur poniente. Hay puntos importantes a destacar de dicha vía, como la basílica de Guadalupe, el bosque de Chapultepec y finalmente para desembocar en Centro Comercial Santa Fe.

Está inspirada en trazos de grandes ciudades europeas. Fue Maximiliano de Habsburgo, quien designó llevar a cabo la construcción de la gran avenida, debido a que no existía realmente una vía que conectara al castillo de Chapultepec con el resto de la ciudad lo que dificultaba el traslado.

El primer nombre que recibió fue *Paseo de la Emperatriz*, un vez que el imperio cayó, lo único que se mantuvo fue el trazo inicial y el camellón central. En el mandato de Juárez fue llamado *Paseo Degollado*, y en 1867 cambió a *Paseo de la Reforma* para aludir al proceso histórico y político nacional acontecido en años recientes. Porfirio Díaz decidió conservar la estética que Maximiliano propuso para la vialidad, terminaron las obras de construcción y fue la época en la que más empeño se puso para su embellecimiento. (Sanchez de Carmona y Lerdo de Tejada, 2009)

La morfología propuesta y las constantes intervenciones para su mejora a nivel estético exponen el objetivo modernizar la capital del país, desde lo arquitectónico y urbano. A lo largo de la historia de la CDMX la avenida se ha ensanchado, se aprobaron nuevos usos de suelo, se integraron desniveles, se llevó a cabo la ciclo vía que abrió el abanico de modalidades de movilidad, y así apertura en zonas de la ciudad para ser implementada.

A lo largo de la avenida se pueden observar edificios tanto con propuestas vanguardistas como con elementos de la época en la que la avenida fue inaugurada, diversos monumentos, zonas arboladas, elementos de la época en que fue inaugurada, esto la ha hecho representativa dada su particularidad. En la actualidad se considera un punto cultural, comercial, político de conexión e incluso lúdico.

Tanto Insurgentes como Reforma, inicialmente no fueron “camino” de entrada y salida de la ciudad, más bien, se fueron consolidando con el desarrollo inmobiliario sobre ellos y en áreas aledaña y terminaron por cruzar la ciudad y convertirse en entradas y salidas importantes de la ciudad. (Ídem)

No obstante, como gran vía de comunicación no sólo es su estética lo que la en la actualidad la define. La conexión que genera entre la zona norte y la zona poniente de la ciudad, la intersección con otras importantes avenidas de la ciudad, centros laborales, culturales y de servicios generan que cuente con una considerable afluencia vehicular, tanto de transporte público como vehículos particulares, esto trae consigo conflictos en la movilidad en puntos específicos a lo largo de toda la vialidad. En este sentido se reafirma que, si bien la zona corporativa de la CDMX resulta conflictiva dada la afluencia de gente, de manera específica en la zona de metro auditorio nacional y antes de llegar a los corporativos antes mencionados.

1.2.1.- Diagnóstico.

En 2014 fue realizado un estudio que abarcó todo el recorrido de Avenida Paseo de la Reforma, que va desde la Basílica de Guadalupe, al Centro comercial Santa Fe con la finalidad de establecer si dicha vía requería de un sistema de

transporte RTB al determinar la oferta y la demanda en dicha zona. Como propósito fue realizar una estimación acerca de la demanda del servicio en la zona, todo el trayecto fue seccionado en seis partes. Se determinó que la demanda máxima del servicio es de 7:45 a 8:45 am que disminuye y llega a un segundo incremento máximo a las 19:15 pm. También resalta la demanda del servicio que es mayor en sentido poniente-oriente en dichos picos de la demanda del servicio, y se concluyó que existe un movimiento de tipo pendular para los días hábiles y sábado.⁸

La velocidad promedio es baja en ambos sentidos durante el día debido a la afluencia vehicular y al gran número de semáforos y paradas en todo el recorrido. Sin embargo, uno de los tramos considerados conflictivos por presentar velocidades menores a los 15 km /h en hora de máxima demanda es Reforma y la zona de metro Auditorio. Un tramo crítico por el volumen de pasajeros en transporte público se presenta de lunes a sábado a la altura de Circuito Interior (Museo de Arte Moderno Gandhi) sobre Reforma a 1200 metros aproximadamente de la estación de metro Auditorio. En el sentido oriente-poniente.

El número de ascensos por vuelta es un indicador adecuado para medir la capacidad de una ruta para atraer pasaje y para identificar zonas donde se generan los principales movimientos de usuarios en la red de transporte público. Como era de esperarse, una de las paradas ubicadas dentro del Corredor Reforma destaca por su gran afluencia de pasaje es metro Auditorio. La hora de máxima afluencia que es de 7:45 a 8:45 horas se estima un volumen de diseño para 3,780 pasajeros. (Parlamentarias, 2016)

Este diagnóstico no generó una diferencia entre pasajeros del sexo femenino y sexo masculino es importante mencionar que de los millones de habitantes que se desplazan en la capital del país, un porcentaje considerable, son mujeres. La Encuesta Nacional de Ocupación y empleo, para la CDMX, se refiere que ha habido

⁸ Se define como la movilidad llevada a cabo por los usuarios que salen por la mañana a realizar sus actividades regresan por la tarde a sus hogares.

un incremento de la mujer como población económicamente activa en los últimos años, en 2017 40% de la población femenina se encontraba en empleos formales, yendo en aumento hacia 2018 con un 42.8% y en los últimos meses se incrementó a un 43.2% (CEFP, 2018)

2.- Espacio público, ciudad: movilidad y habitabilidad para la mujer.

2.1.- Espacio público ideal vs espacio público contemporáneo.

El espacio público es más que solo el espacio “no privado” y lo que esté fuera del mismo. Se ha caracterizado de manera abstracta, pues más allá de entenderlo y conceptualizarlo desde sus componentes físicos se han hecho reflexionado en torno a sus características no espaciales. Otra consideración del espacio público es aquella que es de todos, entonces, son los sujetos quienes establecen las pautas para producir el mismo, las cuales están directamente ligadas a las necesidades que contemplan como ineludibles y así lograr satisfacerlas. Es decir, el espacio público ha sido creado, entre otros aspectos, con el objetivo de satisfacer necesidades humanas. Sin embargo ¿qué tipo de necesidades pueden ser cubren a través de la producción del espacio público? O en este mismo sentido ¿el satisfacer una necesidad es una cuestión universal? Las necesidades pueden ser las mismas en cualquier territorio del mundo si hablamos de necesidades humanas básicas, sin embargo, no se puede afirmar que el satisfactor de ésta sea el mismo para todos, pues este depende del contexto social, cultural, histórico, económico, o si se trata incluso de una necesidad individual o colectiva. Es, decir, una necesidad humana básica es la subsistencia relacionada con el concepto de refugio, no obstante, no se ofrece de manera universal el mismo concepto arquitectónico a todo sujeto⁹.

Hay necesidades que pueden ser las mismas, cómo las básicas, en un sentido estricto: comer, beber, respirar, refugio, en cualquier ubicación del orbe y algunas pueden ser satisfechas en el espacio público se desliga al espacio público

⁹ Ver apartado 1.5.2.1. Para abarcar de manera más detallada las necesidades humanas, algunas pueden ser cubiertas en espacio público.

de un territorio específico, es decir, Hanna Arent afirma que éste no tiene una localización física espacial determinada, no se identifica con un territorio o con una nación, se centra en el hecho de actuar y hablar juntos “a donde quiera que vayas serás *una polis*”. Arent en Borrell (2005:30). En otras palabras, la convivencia que se genera entre los habitantes de una ciudad que comparten y la presencia de la sociedad civil fuera de su esfera privada, le otorga al espacio público esta característica de intangible que prescinde de lo físico. Un espacio abierto, accesible, no es en sí un espacio público si no existen actores que en él interactúen, el espacio puede físicamente estar ahí, si no existe un intercambio interacción, convivencia el espacio público no existiría.

En cualquier sociedad no existe una población cien por ciento homogénea, se comparten características específicas. Sin embargo, esta variedad es lo que también le da riqueza al concepto de espacio público. Se considera entonces como un espacio de tolerancia, de inclusión, igualdad, que genera bienestar y sentimiento de pertenencia entre los usuarios. Funge de igual modo como conexión entre lugares físicos y no siempre responden a necesidades y demandas de la ciudadanía. “Se nombra a la plaza, el parque, la calle, el centro comercial, el café y el bar, y también a la opinión pública o la ciudad, en general, puede referirse a la “esfera pública”¹⁰, donde la comunidad se enfrenta al Estado” (Carrión 2007:1). Es decir, existe algo más que la materialización de un espacio es la interacción entre distintos actores de la sociedad: Los habitantes y el Estado que los gobierna, espacio para ejercer y demandar libertad. Surge aquí la dicotomía de lo tangible e intangible. En el sentido de lo tangible se nombran las plazas y las calles que pueden funcionar como lugares de conexión y lo intangible: un lugar tanto para la de socialización, el diálogo, como para el conflicto y la exigencia de derechos.

Desde que existe un espacio físico donde se genera una convivencia social que da pautas para demandas y organización se torna en asunto político así “la política como espacio público” (Hanna Arendt en Borrell, 2005). Convivir en el

¹⁰ Se hace alusión a la vida pública, los individuos son vistos, expuestos y también escuchados

espacio público da apertura a un espacio para el diálogo y también representa el conflicto (Alguacil, 2008) dada la heterogeneidad entre los sujetos, así la sola presencia y ocupación de las personas en el espacio público puede representar un acto político. Dada esta diversidad poblacional (edad, raza, género, estrato socioeconómico, nivel académico, etnia, religión) se espera igualdad.

La sociedad, como conjunto de sujetos que habitan e interactúan en la ciudad, encuentra satisfactores dentro y fuera de su espacio privado, en otras palabras, dentro y fuera de casa, así existen espacios que pueden ser traducidos en: plazas, senderos, la calle misma, parques, avenidas, y que más allá ser espacios que satisfacen necesidades recreativas para los ciudadanos pueden representar algo más. En este sentido ¿Qué es lo que nos brinda como ciudadanos el espacio público? ¿Qué representa?

En el sentido de colectividad, si se piensa en estas diferencias que existen a nivel poblacional, el espacio público representa, sin importar las características o condiciones del sujeto, un derecho al que todos deben tener acceso, en este sentido. ¿Es el espacio público un bien común? En este, público, podemos entenderlo, como lo que compete a una comunidad, una sociedad, es decir a un grupo de individuos que tienen aspectos en común, y, por lo tanto, también las autoridades tiene injerencia en este, pues se requiere de control. También se entiende como la contraparte a intereses privados, particulares y/o individualistas. (Portal, 2016).

Si el espacio público brinda reconocimiento social, en el sentido que, al hacer uso de él los sujetos pueden autodenominarse ciudadanos activos y construir su identidad, Arendt dice que: “considerar abandonar el espacio público por escepticismo, apatía o desaliento, es peligroso y supondría la entrega definitiva de una herramienta que es esencial para la mejora de nuestra realidad (Arendt en Borrell, 2005:31)”. En este sentido, la participación ciudadana va más allá de la sola presencia en el espacio público, se crea desde el uso del legítimo derecho a la ocupación del uso del espacio público, por lo que como se ha mencionado antes, el

espacio público y los sujetos están estrechamente ligados. El estudio de la ciudad integra a los sujetos-habitantes los limita a sus prácticas y se omite que esas prácticas y el habitar mismo (como una experiencia), están ligados con su condición de sujeto corporizado. (Lindon, 2015) Es decir, el espacio público también es la relación que se manifiesta entre un sujeto y un lugar específico.

Funge como elemento para generar convivencia, habitarlo, generar prácticas integración, entre otras. Sin embargo, estos posicionamientos son vistos desde una perspectiva social/política y lo que genera entre las personas. Pero también existen aquellas concepciones que se ajustan a lo que es en la actualidad dados los contextos sociales, políticos, económicos y productivos y no a lo idealizado que se predica en la teoría. Desde del urbanismo operacional y del sector inmobiliario el espacio público no es otra cosa, más que aquellos espacios que sobran, aquellos que ya no serán útiles posterior a la construcción de edificios que alberguen comercios, servicios o sean residenciales, en otras palabras se trata de lo sobrante. (Carrion, 2016).

En este sentido, el espacio público se puede entender más allá de ser un objeto de estudio, es importante resaltar que el uso, función y diseño pueden darle realce a la vida del ser humano y su vida (Moreno y Montejano, 2017) Es decir, del espacio público se tienen expectativas, por lo que puede generar entre los sujetos, en su vida cotidiana, y de ahí la importancia de analizarlo desde distintas perspectivas, pues como se mencionó antes éste recae en distintas prácticas sociales, como espacio físico y simbólico Por lo que a continuación encontramos características que, desde la teoría, las nuevas políticas públicas y el contexto actual se espera que el mismo cumpla dichas expectativas.

Existe una visión inclusiva que indica que el espacio público es: aquel que permite el libre acceso sin distinciones de género, religión, raza o clase social y un instrumento básico para la planificación urbana. (Moreno y Montejano, 2017) Por lo que en este sentido puede funcionar como vínculo, integrador social, crear lugares para la recreación y esparcimiento, generar intercambio económico y de productos,

producir hitos simbólicos, ser lugar de encuentro, de socialización, brindar servicios información y comunicación. (Carrión, 2007).

Existe una sinergia para la conceptualización del espacio público en la que participan los individuos en sus prácticas, vivencias, al hacer uso de éste y que se caracteriza gracias a la presencia de sujetos en él. La manera en que los individuos puedan percibir, entender e incluso vivir en el espacio público puede determinar la manera en cómo estos sujetos actúan o interactúan dentro del mismo. En otras palabras, la experiencia de una vida urbana significa en el amplio sentido vivir la ciudad, no solo habitar y transitar en ella, sentirla, interpretarla y desde ahí darle un significado individual e incluso colectivo que además esta manera de vivirla determina normas sociales implícitas. La ciudad es capaz de generar emociones, por ende, reacciones entre la gente y como explica Alicia Lindón (2015), “la corporeidad y las emociones de los habitantes de las ciudades es lo que les permite experimentar la ciudad, actuar en ella, disputarla, marcarla, siempre en los contextos socioculturales”. (Lindón, 2015:9) En este sentido el espacio público *ideal* evoca inclusión, convivencia entre diversos grupos sociales, vitalidad, experiencias positivas en la vida urbana de los sujetos, a la construcción de arraigo e identidad al satisfacer necesidades humanas. Podría decirse que la expectativa puesta sobre él, dada la conceptualización teórica es que es éste se plantea como elemento prioritario para una vida urbana plena. No obstante, el espacio público se ha transformado y en ocasiones no obedece a lo antes mencionado, pues las deficiencias de este se dejan ver.

2.1.1.- Transformación del espacio público.

El espacio público cumple con ciertas características, cumple con ciertos objetivos, genera reacciones, dinámicas emociones y actitudes en los sujetos, no obstante, las condiciones vigentes que se presentan en distintos territorios del mundo crean algunos aspectos de connotación negativa. Es decir, la ciudad, el espacio público en un principio tenía la finalidad plena de hacer polis, es decir, hacer que los ciudadanos participarán y que entre ellos existiera colectividad, solidaridad y se involucraran en asuntos urbanos en sin embargo dicho objetivo ha cambiado

de manera notable. La prioridad al espacio público fue tal, que desde la contemplación de este se trazaban los espacios, por lo que edificios de administración pública, de importancia cultural y política se encontraban al centro, lo que regía una traza urbana era lo público. En la actualidad, esto ya se encuentra a la inversa ha sido desde los espacios privados la organización de la urbe. (Carrion, 2016). Así la ciudad depende de factores como la temporalidad, contexto social-cultural, así en el momento en que las condiciones de vida de la humanidad se transforman, entonces, el espacio público lo hace también.

La globalización, la acumulación de capital que trajo consigo el neoliberalismo acarrió problemas tanto para la ciudad y como para los ciudadanos, como se mencionó antes. El sector privado gasta excedentes capital acumulado en el “progreso urbano” con gobiernos locales, ya que la iniciativa privada entra sin mayores obstáculos, así la planeación de la ciudad queda completamente en manos de quienes la función social del espacio público parece interesarles poco. “La forma de administrar lo público es privatizándolo o poniéndolo en manos de los gobiernos tanto locales como federales” (Portal, 2016:370)

La importancia, que en el pasado se le dio al espacio público, ahora se les da a las grandes inversiones que generen capital, así el espacio público se convierte en una mercancía más que puede ser vendida al mejor postor, y este ya no resulta determinante para la planeación y/o crecimiento de las ciudades. Antes era lo que organizaba la ciudad y regía la vida pública: “Sin embargo, el movimiento moderno en la primera mitad del siglo XX, y las políticas públicas en la segunda mitad del mismo siglo, han configurado un urbanismo que se ha confundido con la vivienda y con las obras públicas”. (Borrell, 2005:6).

En este sentido parece que el discurso acerca del espacio público se encuentra dividido. La postura de la iniciativa privada recae en superar la crisis desde el mercado privado y concibe al espacio público como un obstáculo y un elemento irrelevante. (Carrión, 2007) Bajo este contexto también existe a contraparte manifestada en la organización de la ciudadanía en vecinos

organizados, colonos e incluso programas de desarrollo urbano que busca dar mayor peso a lo público. En este sentido, se le da distinto valor y/o importancia al espacio público, según el interés de quien lo solicite y como dice Maria Ana Portal: Se le ha dado prioridad a que este sea de índole comercial y genere ganancias y, posteriormente a que genere convivencia humana. (Portal M. , 2016).

No obstante, el escenario con los sistemas productivos y económicos actuales propician que el espacio público sea visto como mercancía o incluso como sobrante. El espacio público como agente social o que funja como lugar de participación, convivencia, entre otros, ha pasado a segundo lugar de importancia con esto se genera fragmentación, exclusión, polaridad, discriminación en espacios urbanos. Así, las diferencias sociales y culturales inciden en la manera en que los individuos significan conceptos dicotómicos e incluso a nivel escala, es decir, hablar de público y privado y local y global. (Portal M. , 2016). Es decir, los espacios físicos se interpretan de manera diferenciada según las características sociales de variados los usuarios. Usuarios de zonas marginadas y de poca accesibilidad, el espacio público puede no tener significado alguno, algunos otros usuarios de un nivel económico más alto, el mismo espacio puede representar un territorio peligroso al cual temerle, ambos podrán significar al espacio público como de poca importancia en sus vidas cotidianas.

En una sociedad desigual, al no existir puntos en común resulta complejo generar colectividad entre los ciudadanos y termina por generar mayor individualismo, una característica de la modernidad/posmodernidad. En este sentido, parece la empatía por el otro comienza a desintegrarse y en sentido espacial se refleja en segregación, marginación de sectores minoritarios de la población. Lo contrario al pensamiento filosófico y político de Hanna Arendt, en quien se caracterizaba al enfatizar el respeto al “otro”, ya que vivimos en una sociedad colectiva y no en una de individuos aislados. (Borrell, 2005)

Así, el deterioro del espacio público, el que se considera deficiente y no cumple con las expectativas (no al menos en las ciudades actuales globalizadas),

es uno de los elementos que fomenta las diferencias sociales que deteriora la calidad de vida. Resulta de importancia que le devolvamos a la ciudad su espacio público y que pueda ser nuevamente un lugar para todos, de encuentro y que además la sociedad puede representarse y visibilizarse. (Carrion, 2016)

La ciudad y el espacio público, en su descripción en el apartado previo, comparten características descriptivas desde la teoría: “La ciudad es un conjunto de espacios públicos, o la ciudad en su conjunto es un espacio público a partir del cual se organiza la vida colectiva y donde hay una representación de esa sociedad“ (Carrión, 2007:3)

2.2.- Ciudad contemporánea vs ciudad ideal. Acercamientos a la ciudad actual

“La ciudad es el resultado de las relaciones de variables sociales y económicas, culturales y políticas, temporales y espaciales que además se hace necesario verlo desde distintas disciplinas y la manera en que éstas se interrelacionan entre sí” (Vazquez, 2016:7). En este sentido, el analizar, gestionar y planificar la ciudad no es una tarea sencilla. Ha implicado la inversión de tiempo y estudios de diversos teóricos, y continuará de esta manera, pues nuevos fenómenos sociales y contextos surgen, lo que deriva en nuevas percepciones y conceptualizaciones de esta.

No sólo es la manera en cómo se estudia o analiza la ciudad, también es importante entender, cómo se ha desarrollado y ha evolucionado en la historia de la humanidad, incluso su origen. Por ejemplo, desde la perspectiva histórica, Jordi Borja dice que las ciudades nacieron del poder y de la confrontación por el poder, del mercado y la mezcla de gentes y actividades, de su densidad de residentes y visitantes. (Borja 2009:4) La diversidad y la heterogeneidad es algo característico que ha de acompañar a las ciudades conforme se transforman.

Así, para conceptualizar la ciudad no basta con una descripción física de un lugar, que cuente con cierta cantidad de habitantes, que tenga determinados servicios, localizada geográficamente y sea de una estructura específica, ya que en

estas impactan factores sociales, culturales, económicos y la relación que existe entre éstos y la población que la habita. Es la síntesis construida por la fusión entre la forma física y la cultura, el entorno y el medio social, retroalimentándose. “Lo conductual determina el espacio físico, el espacio público; y la forma del espacio público determina las conductas y las relaciones sociales”. (Alguacil, 2008:204) Es decir, el sujeto que habita la ciudad define la misma, a través de su accionar en distintos espacios y estos a su vez, determinan las dinámicas del sujeto, lo que influye en su identidad. Se trata de una sinergia entre espacios, sujetos y actividades.

Si bien las ciudades surgen dadas las necesidades básicas humanas de asentamiento para garantizar supervivencia y seguridad, en la actualidad parece que las que pretenden ser cubiertas son las impulsadas por ambiciones, deseos e intereses individuales que dejan lado a la colectividad. Es decir, la intención de construir espacios va más allá de proveer refugio y bienestar a la ciudadanía, hay intereses particulares de por medio que buscan hacer de la ciudad un producto de consumo con la finalidad de acumular capital y poder. Como explica (Park en Alfie 2010) “la ciudad es el esfuerzo consistente y el más exitoso del hombre para reconstruir el mundo en el que viven según sus más caros deseos, al construir la ciudad, el hombre se reconstruye a sí mismo”. Podría decirse que la ciudad es un reflejo a gran escala de lo que es el ser humano.

No obstante, asumir que la ciudad parte únicamente de las necesidades básicas, fisiológicas y *capricho* del ser humano sería minimizar en lo que ahora se han convertido las grandes urbes en el mundo, que no solo en gran medida cubren estas necesidades, también representan expectativas para incrementar incluso la esperanza de vida humana, conforme aparecen otras necesidades cubiertas las primeras. La evolución y cambio de las urbes es inevitable, se han enfrentado a diversos cambios y han sido tales, que surgen diversas interrogantes ¿Cumplen con el objetivo principal de dar vida digna a sus habitantes? ¿Qué se espera de las ciudades actuales? ¿Cómo es la ciudad ideal? ¿La estructura de las ciudades

actuales impacta en la sociedad que existe? Estas interrogantes surgen con la idea de darle visibilidad a los conflictos de las ciudades actuales (Harvey, 2010)

La transformación de las ciudades está acompañada con los cambios históricos, culturales, sociales, políticos, económicos y surgen nuevas necesidades y nuevos conflictos a los que se les busca solución. En la actualidad nos enfrentamos al proceso de globalización, que implica cambios constantes en diversos ámbitos de la vida cotidiana. En estas transformaciones se halla una revolución tecnológica, dada a finales del siglo XX, que está organizada en torno a las tecnologías de la información (Castells y Borja, 1998) gracias a los avances tecnológicos existe una inmediatez en la comunicación, lo que también facilita temas políticos y productivos.

Para los planificadores la globalización es un nuevo proceso que puede alterar radicalmente el orden mundial que genera la verdadera transformación que no se consolidó con la modernidad capitalista de la postguerra (Ramirez, 2010). Estas diversas transformaciones no sólo están presentes en el ámbito tecnológico, también en lo político, económico, cultural, social e impacta directamente al ordenamiento urbano. La globalización, organiza al mundo con nuevas formas de comunicación, conecta centros urbanos y rurales distantes, concentra a la población en aglomeraciones territoriales, **parcialmente discontinuas** y con características socioespaciales nuevas. (Castells y Borja, 1998). Parece una contradicción en sí misma que el mundo cada vez está más conectado entre sí: fuentes de trabajo por parte de empresas trasnacionales, las noticias del otro del mundo lado llegan en tiempo real, la movilidad internacional cada vez es más accesible, sin embargo, los asentamientos urbanos parecen estar más desarticulados, desorganizados y la vida urbana se percibe como caótica. Esto no es únicamente por la globalización, existen otros factores, que más adelante se verán, que fomentan esta desarticulación en las ciudades y por lo tanto en el mismo espacio público.

La globalización ha sido un instrumento para caracterizar a las ciudades de mayor importancia en actividades económicas, financieras y la vinculación entre

ellas. Para los modernistas es una nueva tendencia que ha adoptado el capitalismo para impactar geográficamente. (Ramírez, 2010). Es decir, la globalización ayuda en gran medida que la acumulación de capital cruce fronteras, se materializa cuando empresas transnacionales encuentran mano de obra barata en otras naciones, se les otorgan facilidades en cuestión de impuestos, entre otros.

“La acumulación capitalista surge dado un excedente de capital que trajo consigo la época postguerra. Los inversionistas podían gastar su excedente o invertirlo y acumular más capital, así crearon instrumentos de crédito y gasto público financiado con deuda así el proceso de urbanización liberó el excedente de capital. En Estados Unidos el mercado de la vivienda ha sido un importante estabilizador de la economía, pues posterior a la crisis de 1990 absorbió directamente buena parte del capital excedente, mientras que la rápida inflación de la vivienda respaldada por una ola desordenada de refinanciamiento hipotecario con bajas tasas de intereses sin precedente histórico, disparó el mercado interno de consumos de bienes y servicios”. (Harvey, 2010:51)

El excedente de capital que, generó un crecimiento de las zonas urbanas de manera poco planeada, la llegada de la globalización, innovaciones tecnológicas, nuevos modelos económicos y productivos, son elementos que caracterizan a las ciudades actuales, las cuales parecen carecer de armonía. Las ciudades han sido vinculadas con la pluralidad y visibilidad para minorías, sin embargo, los elementos antes mencionados propician nuevas maneras de marginación y exclusión social manifestadas en espacios físicos. Es decir, los nuevos modelos de producción masiva, modelos económicos, el consumismo, la acumulación de bienes y riquezas desplazan y segregan a la población de menor poder adquisitivo y la planeación urbana lo refleja con claridad. Existen procesos históricos que preceden a la planeación urbana vista como generador de riquezas, y al espacio público como producto de mercado.

El neoliberalismo como estrategia política, social y económica (aplicada por la hegemonía) con sus tres pilares fundamentales: prioridad a la economía de libre mercado, la renuncia de Estado a la ayuda social y la idolatrada propiedad privada termina por privatizar recursos sociales y la globalización ha sido un instrumento para su expansión (Smith, 2008). Así, el neoliberalismo ha funcionado para que elementos básicos para la vida digna como vivienda, espacios públicos, educación, salud, entre otros, se vean como productos mercantiles por el sector privado para generar ganancias económicas y no como derechos humanos, lo que genera problemas de marginación, pobreza y reducida movilidad social. Estas ganancias que satisfacen y benefician a unos pocos, se olvidan del bien común, invisibilizan a los que no tienen posibilidades económicas, despojan a los que se encuentren en territorios con altas plusvalías, son factores que fomentan las desigualdades socioespaciales.

Estos cambios en el orden mundial y sus procesos históricos devienen en problemáticas que encontramos en muchas de las ciudades actuales, como se mencionó antes: la falta de espacios públicos como agentes de cohesión social, segregación espacial y social de la población pobre, marginación, que puede derivar en delincuencia y por tanto inseguridad. La migración rural genera demanda en vivienda que se realiza sin planeación a conciencia en las periferias de la ciudad, ocupación de vehículos particulares de manera individual, lo que genera congestión vehicular, contaminación atmosférica y auditiva, sobredemanda de transporte público, largas horas de recorridos, entre otros. Hablar de la pérdida de la ciudad como espacio de cohesión, de inclusión, participación e incluso seguridad, es hablar en forma nostálgica de una decadencia e incluso de la muerte del espacio público que es observable en segregación, guetos y espacios enclávicos¹¹. (Hansen, 2002).

¹¹ Los espacios enclávicos son Espacios o lugares* en general poco accesible o aislado, y, con mayor precisión, territorio o fragmento de un territorio incluido en otro de mayor extensión con características diferentes, políticas, administrativas, geográficas. (Zodio, De la Vega, Morales , Mas, & C. Lois, 2013):145

2.2.1. Variedad de ciudades.

Las ciudades pueden ser diferenciadas por la cantidad de habitantes que en ella coexisten, incluso la superficie territorial. Existen de manera genérica, hechos sociales que se desarrollan en las ciudades y estos y los primeros las caracterizan. Factores a externos a la ciudad misma, los que influyen en la manera en que ésta se desarrolla, por ejemplo, la globalización, los nuevos sistemas económicos, la creciente tecnología, entre otros. Se definen si bien por sus características espaciales, el territorio localizado, las funciones que cumplen o no y también por sus actores. No obstante, las características generan vivencias específicas entre los usuarios los que también pueden determinar un tipo de ciudad.

Hablar de ciudades nos remite a tener en cuenta que se habla de territorios urbanizados, con territorios conectados entre sí, con una alta densidad poblacional que contradicen a lo rural. Se trata de un territorio organizado en aspectos sociales, económicos, administrativos y políticos. Son áreas dedicadas en su mayoría a actividades terciarias. No obstante, lo anterior se trata de una definición genérica y aunque algunas características se comparten entre diversos territorios, es el contexto histórico, geográfico, político, económico y social de cada nación lo que dará cualidades puntuales a cada ciudad.

Un claro ejemplo sobre esto es lo que indica Zaida Muxi acerca del proceso de globalización que contribuye a la transformación de las ciudades: “La globalización es la pérdida de identidad, la creciente semejanza o las fisonomías clónicas de aquella parte de la ciudad que es exhibida, o sea, los retales¹² (Martinez Muxi Z. , 2004:2) de la ciudad”. Es decir, aquella **ciudad global** es la que no se define por sus características propias del territorio en el que se encuentre situado, sino también que comparte ciertos elementos con otras ciudades del mundo, dado el establecimiento de empresas que han crecido de manera global (cadenas de

¹² La autora hace alusión al término “retails” que es el conjunto de actividades que inicia desde la planeación, organización, ejecución y control de la venta al por menor de bienes y servicios.

comida rápida, monopolios de la tecnología, de moda rápida), ciudades que las acogen, por expansión y/o conveniencia. Empresas asociadas a la mundialización del **consumo**. Esto permite tener en cuenta y reformular las cuestiones de poder y **desigualdad entre los sectores y los espacios urbanos**. (Sassen, 1995 s/n)

La **ciudad difusa** es aquella que ya sea por procesos históricos y/o debido a causas como intereses de terceros no logran una cohesión real entre puntos clave de esta, lo que dificulta la conexión inmediata. La urbanización del campo generó, devaluación de la actividad agrícola lo que trajo consigo el crecimiento urbano **disperso** con edificaciones aisladas sobre el territorio (Gómez Mata & Rosas Chavarría, 2018) La ciudad difusa es mercantil, se ve únicamente como una inversión financiera, que está a merced de la especulación de predios, de la vida en la periferia conectada con autopistas con dependencia de automóviles particulares, y centros comerciales. (Martinez Muxi Z. , 2004)

Ciudades, como las llamadas policéntricas, se originan desde el centro principal con destinos a los diferentes centros suburbanos que cada vez se autoregulan más. Dicha estructura deviene en una competencia entre el centro original y los nuevos subcentros” (Gallo Rivera, 2012). Existen zonas urbanas en la periferia que generan su propia centralidad. El caso de la ciudad de México expone estas dinámicas, zonas residenciales que fueron creadas en zonas excluidas que han tenido que hacerse de servicios no proyectados de manera inicial que además representan áreas de oportunidad para el sector empresarial.

A diferencia de las llamadas ciudades centrales que se refiere a los atributos de un territorio que alude implícitamente a un posicionamiento de jerarquía y atracción. (Salazar & Sobrino, 2010). Es decir, el nivel de jerarquía considerado es debido a la aglomeración de lugares que alberguen actividades económicas y a espacios urbanos que sean funcionales, sin embargo, la demanda de vivienda en estas zonas por la oferta laboral, de servicios, recreativa entre otros, genera plusvalía, y así el desplazamiento de sectores populares a las periferias. Y aunque muchas ciudades se han configurado *en red* no deja de lado la importancia que

tiene la centralidad en un sentido, de oferta cultural, histórica, comercial, lúdica y de entretenimiento (Martinez Muxi Z. , 2004)

Los modelos de ciudades pueden ser distintos entre sí, sin embargo, el objetivo no difiere, pues se plantea cohesión y funcionalidad. El concepto de **ciudad compacta** pretende hacer uso de espacio y energía lo menos posible, incentivar la regeneración de espacios urbanos que se encuentren en deterioro y con ello lograr interacción social en espacios destinados para ello. La idea es que existan grupos de ciudades equilibradas más que en un número reducido de metrópolis de gran tamaño. En este sentido, lo compacto es habla de una organización física del territorio, y que impacta a la forma, pero también con determinadas funciones (Gómez Mata & Rosas Chavarría, 2018) y (Chavoya Gama, 2009)

La organización de la ciudad compacta trae beneficios como la mejora en el servicio de transporte público, si se considera que son menos las distancias por recorrer desde centros laborales y zonas residenciales, cubrir la demanda de servicios públicos, y así también generar cohesión social y vida barrial que cuenten con áreas verdes dignas y en condiciones favorables. Se presenta como una nueva idea para un mejor funcionamiento de las ciudades. No obstante, esta idea de ciudad compacta se asemeja a lo que en algún momento se planteó desde los griegos, contar con una centralidad, que proveyera de servicios y productos a toda una comunidad sin dejar a nadie fuera y aunque la idea de movilidad en transportes motorizados era imposible de predecir la premisa es la misma: la centralidad y accesibilidad para todos va a generar cohesión social y un sentido de pertenencia entre los habitantes.

2.2.2.- Ciudad excluyente: algunas causas.

Plantear la desaparición del espacio público *idealiza* el espacio público clásico, el consolidado a partir de la diferenciación social y de género en donde la actividad política era para aquellos fueran hombres, poseyeran conocimiento y

medios económicos. (Campos y Brennal, 2015) Esta afirmación genera la reflexión acerca de que el espacio público pueda ser replanteado una vez más y considerado para todos y donde exista la heterogeneidad.

La exclusión espacial responde a razones, étnicas económicas, culturales, sociales, entre otros. El contexto actual, donde el capitalismo es el sistema económico que rige, en parte, la distribución de las ciudades y su zonificación, traen consigo como consecuencia exclusión para ciertos sectores poblacionales urbana y que beneficia de manera exclusiva y prioritaria a la hegemonía.

Susan Fainstein (1994) en (Portal M. , 2010) cuestiona si en las ciudades anteriormente se aceptó la diversidad sociocultural con mayor apertura que ahora y por ello la muerte del espacio público. No obstante, ha sido gracias a la globalización, explica Carlos Lange (2011) que existe una “cultura de nomadismo” por parte de la hegemonía que generan desarraigo territorial y desvinculación social que para Bauman (2006) rompe el compromiso mutuo. (Lange, 2011) Es decir, gracias a este fenómeno hay una mayor diversidad cultural y étnica a nivel global en espacios públicos, no obstante eso no significa que haya mayor comunidad entre los individuos en estos espacios, no hay un vínculo con el otro y termina por generar exclusión y/o segregación por parte de esta diversidad social y cultural, pero hegemónica.

En este sentido, la expansión de la ciudad es fragmentada y dispersa y sin un conjunto real, además de que está ligada con los intereses inmobiliarios, (Delgadillo, 2018). Se plantean zonas habitacionales para un sector popular a las afueras de la ciudad sin el equipamiento necesario, y se excluye así a la clase social que puede solventar ese tipo de vivienda, del resto de la ciudad y los beneficios que ésta otorga: servicios de salud, acceso a la movilidad, servicios burocráticos, de educación, ocio, entre otros. Estos grupos viven situaciones de exclusión, a un nivel tanto espacial, al encontrarse lejos de la centralidad de la ciudad y de los beneficios que esta otorga, como a nivel social por no generar interacción con demás individuos, pues la pobreza limita la libre elección de lugar para vivir, por lo tanto,

oportunidades a nivel individual y colectivo. (Hopfgartner & Vidosa, 2014) y (Pires, 2009)

La segregación socio espacial se debe en parte a que existe un interés de optimizar espacios públicos por particulares para rehabilitar espacios importantes o aquellos con potencial para generar reactivación económica. (Hopfgartner & Vidosa, 2014). y (Pereira, 2018) En ocasiones se genera una renovación y embellecimiento de barrios, plazas, parques, entre otros, lo que aumenta la plusvalía de la zona y en ocasiones termina por expulsar a sectores originarios, y la atracción de sectores sociales con mayor poder adquisitivo. No obstante, esto no sería posible sin las políticas públicas que facilitan el boom inmobiliario diferenciado. (Delgadillo, 2018). Es decir, factores como el capitalismo, el neoliberalismo, la globalización, la zonificación gracias a políticas públicas que derivan en migración involuntaria de aquellos que son expulsados, y migración voluntaria de aquellos que cuentan con el capital para reacomodarse en zonas mejoradas. Así se da una fragmentación en la ciudad, a nivel socio urbano, y desarrollo de fenómenos sociales como como la gentrificación¹³.

¹³ Alicia Ziccardi en Quiroz (2019) señala que la noción “gentrificación” emerge de la sociología francesa en la década de 1970 y es integrada al discurso de la Unión Europea en la década de 1990, para hacer referencia a “nuevas prácticas económicas y sociales que surgen de las modalidades que adquieren el empleo y el nuevo régimen social” (Quiroz Carranza, 2019:72). El término parece ser un eufemismo para minimizar el impacto real que éste fenómeno tiene, es decir, se alude a una nueva práctica económica y social, pero no es más que una expulsión de los menos económicamente privilegiados para poder capitalizar el espacio público dirigido a sector determinado de la sociedad.

Es un aparente proceso en donde se le devuelve la vitalidad a un espacio, se trata de un simple reciclaje o se habla de una mejora urbana. En cualquiera de los casos, no se generan esos cambios de tajo, lo que da pie conflictos entre grupos sociales, aquellos que se oponen, aquellos que apoyan, entre otros. (Quiroz Rothe & Gómez, 2016)

Los conflictos sociales llevan a los habitantes originarios a llevar a cabo una resistencia, más adelante se profundiza en el tema, y en algunos casos termina en desalojos que evidencian un complejo entramado de actores privados y funcionarios públicos, que incluso, en un caso específico, Colonia Juárez en la ciudad de México se valieron de documentación apócrifa para presentarse como propietarios de predios ocupados en régimen de alquiler y **despojar** por vías **coercitivas** o **pacíficas** (Delgadillo, 2018) En los 80's, en la CDMX, algo que resulta como factor en este tipo de procesos fue una nueva clase social que se estaba o se ha beneficiado del liberalismo económico, y que demandó vivienda y servicios. (Quiroz Rothe & Gómez, 2016)

A modo internacional y de manera inicial, vemos que es un proceso que empieza a experimentarse en los barrios ubicados en el centro y en las zonas urbanas deprimidas luego de una etapa de deterioro sostenido en el período de postguerra (en el caso específico de Uruguay). Los

2.2.3.- Derecho a la ciudad.

Tanto la ciudad, como el espacio público son agentes que pueden vincular a los sujetos los unos con los otros, a veces desde el anonimato, a veces a través de dinámicas, siempre desde el uso del mismo espacio que los relaciona. Dicha vinculación genera un sentido de pertenencia, de comunidad, fraternidad, entre otros, pero ¿qué pasa no todos los sujetos habitantes de zonas urbanas materializan estos beneficios? Es decir, que en espacios públicos los actores no generen sentido de pertenencia, son excluidos, no tienen acceso a servicios, entre otros.

Así, generar ciudades de manera más pensada y no sólo satisfacer necesidades y deseos de un sector reducido, parece pertinente existen zonas populares, en la periferia o rezagadas con espacios públicos que no cubren necesidades de recreación, ocio, o cuentan con poca accesibilidad a servicios públicos como transporte o salud lo que en parte interfiere para generar integración entre los miembros de la comunidad. En este sentido, la creación, proyección y planeación, mantenimiento es sobre la premisa de que sea de manera integral, de tal manera que la vida desarrollada en las ciudades sea digna.

Vicente Ugalde (2015) explica que es la condición “habitante” o de “vecino” es una especie de “ciudadano de la ciudad” que tenga la posibilidad de disfrutar bienes y servicios y que sean vistos como derechos de uso, goce y jurídicamente practicables. (Ugalde, 2015) El planteamiento que en la ciudad no sólo se habita, se disfruta de la misma, otorga beneficios, hace partícipes de su transformación a los habitantes, y les brinda la posibilidad de una mejor calidad de vida. No sólo el derecho en sí mismo del uso y apropiación de espacios públicos, también se hace referencia a garantizar condiciones dignas de servicios e infraestructuras para aquellos que habitan las ciudades y también para aquellos que van de paso. Sin embargo, donde existen derechos, también existen obligaciones. Por ejemplo,

primeros indicios se verifican en Londres y Nueva York en la década de 1950, según Smith (2013), lo que se intensifica en los años 70, expandiéndose a la mayoría de las ciudades más grandes y antiguas de Europa, Norteamérica y Australia. (Pereira, 2018).

Ugalde Analiza el caso específico de la ciudad de México en términos jurídicos y expone la existencia del término de ciudadano y habitante. El primero cuenta con aparentes herramientas para transformar su entorno, pero también nace la interrogante ¿con esto se le considera para transformar su ciudad y definir su ambiente desde la participación? Mientras que el habitante sólo cuenta con derechos en la misma: derecho a ser escuchados, a participar. Para ser considerado ciudadano se tiene que ejercer la participación y no sólo el vivir en ella. (Ugalde, 2015)

El vínculo innegable entre espacio público y derecho a la ciudad proviene de la tendencia a lo fragmentado de las ciudades en las nuevas zonas alejadas de la centralidad y la exigencia de ciudadanos que piden se consideren dentro de los derechos urbanos elementos tales como: la vivienda, transporte público digno y un cuidado al medio ambiente, y sociopolíticos: identidad, derechos políticos, participación ciudadana (Borja J. , 2011). De tal modo que la idea de un espacio público accesible y en condiciones dignas para todos garantiza el derecho a la ciudad incluso en términos legales, y así también el ejercicio de la ciudadanía desde la participación, e incluso, se trata de satisfactores de necesidades humanas.

Se trata también de tener encuentros con el otro en el espacio público, empleos dignos, con tiempos razonables de traslados, el uso y disfrute pleno de las posibilidades que la ciudad pueda ofrecer. La idea de centralidad es contar con lugares de ocio, educativos, de suministro, entre otras, al alcance. La calidad del espacio público es una prueba fundamental para validar que tan democrático o no, es un territorio, en este sentido, por ejemplo, se vive en zonas alejadas y que estén bajo situaciones de criminalización o en condiciones deplorables, resulta complicado realizar el ejercicio de ciudadano. (Borja J. , 2011)

La reivindicación de derechos no es sólo acerca de aquellos que garantizan espacios físicos para su utilización y la satisfacción de necesidades humanas básicas como el derecho a la vivienda, educación, salud, entre otros. Los derechos

sociales también se reivindican desde el espacio público, el ejercicio de la ciudadanía se puede ver reflejado en la exigencia del derecho a la ciudad.

El derecho al campo se planteó por Lefebvre como un derecho al ocio, la distracción de la ciudad deteriorada. (Lefebvre, 1968) El derecho a la ciudad y ciudadanía se encuentran estrechamente vinculados. En el primero evoca a las garantías y beneficios que se ofrecen al habitar en la ciudad, y considerar que a pesar de habitar en la ciudad existen sectores poblacionales que no cuentan con esas garantías, la idea es que en todo sector se garantice. el ejercicio de la ciudadanía es también saberse de esos derechos y conquistarlos desde la participación y organización colectiva de la conquista de esos derechos. El derecho a la ciudad nos acerca al concepto de ciudadanía, pues el derecho a la ciudad nos hace acreedores a ciudadanía. Exigir el derecho a la ciudad es reivindicar el poder configurador del proceso de urbanización, y generar participación ciudadana para el hacer y rehacer de la ciudad de manera fundamental y radical. (Harvey D. , 2013).

2.2.4.- Ciudadanía y sus características

Es participar y pertenecer a una ciudad, también va de la organización política , es decir en dónde los miembros de una sociedad se ven integrados. (Fernández, 2003) Se habla de los sujetos pertenecientes a un mismo territorio, por lo que existe una pertenencia dada la similitud cultural, costumbres, raza, religión, entre otros. La ciudad es la calle y la plaza, son lugares de ciudadanía, que crean y expresan el nivel de ciudadanía, de libertad e igualdad. (Borja J. , 2009):5. Así, los espacios públicos funcionan como escenarios y paisaje para la manifestación de la democracia desde la ciudadanía. No obstante, no se trata de compartir características, lo que genera sentimiento de pertenencia, que si bien eso puede vincular a los individuos debemos recordar lo plasmado al inicio del presente texto, que la ciudad debe garantizar derechos independientemente de la diversidad existente en ella. La ciudad se caracteriza, entre otras cuestiones, por su cualidad de colectividad.

La ciudadanía garantiza derechos individuales y derechos colectivos. Recordemos que somos seres sociales, por lo que derechos individuales tienen una trascienden a lo colectivo; sin colectividad no hay ciudad, también es reivindicación de poder frente al Estado. (Borja J. , 2003) También “se alude a deberes de naturaleza eminentemente civil, siendo la situación antonomástica el ejercicio de derechos políticos con adscripción a un Estado determinado”. (Parada Barrera, 2009:99) Cuando se menciona la reivindicación de derechos, se habla de la conquista de los mismos en el sentido de protestas, movimientos sociales, organización y participación vecinal, es decir ejercer el derecho político, entre otros, y de esto el espacio público ha sido testigo. Así, el espacio público es y ha sido elemento elemental para el ejercicio de la ciudadanía, además de que la ciudadanía se expresa desde lo público, (Portal M. , 2016)

La ciudadanía vista entonces como la capacidad de ostentar derechos. Es decir, se pretende que desde la ciudadanía se pueden garantizar libertades del sujeto y también hacerlo participe de la vida pública desde la participación política en su comunidad, por ejemplo.

La ciudadanía es un proceso histórico, vinculando el desarrollo de los derechos civiles, políticos y sociales de actores estratégicos y la conformación de las instituciones jurídicas. Así el concepto de ciudadanía se ha transformado, ya que los derechos conquistados no se mantienen estáticos, se modifican o sustituyen por otros, como también lo hacen las necesidades humanas y también el espacio público. Marshall (1950) en (Tamayo, 2006):15

“La burguesía surge de aquellos que lograron acomodarse gracias a la migración del campo a las ciudades, dominaron el comercio, tenían trabajo especializado. La burguesía, (nueva hegemonía) cada vez con más presencia comienza a cuestionar la forma de gobierno, así, comienzan a aparecer nuevas instituciones (y también espacios), que se convierten en centros de poder democrático y ciudadanía: conferencias, espectáculos públicos, salones. No obstante, una vez

ganado el poder político y económico sobre la sociedad, ese discurso de un espacio público como lugar de construcción de ciudadanía se hizo hegemónico”. Hansen (2002:16)

La cronología y evolución del concepto de ciudadanía, si bien se ha modificado, se resalta la existencia de ésta, dando derechos que además han sido conquistados y el ejercicio de la participación en la política por parte de la comunidad de los sujetos. Que además es sustentada y dada en un contrato social y hacer diferencia entre el hombre en estado de naturaleza y el ciudadano. (Ugalde, 2015)

“la noción de ciudadanía más extendida es la plena pertenencia a una comunidad que implica participar (como la comunidad lo indique) y se atribuye a todos los miembros con iguales derechos y responsabilidades” (Marshall en Ugalde, 2015:567) Así como el ser humano se adapta a las condiciones de su entorno, la ciudadanía es distinta para todos, por eso existen prácticas ciudadanas desiguales. (Tamayo, 2006).

En este sentido, la ciudadanía se construye bajo la premisa de observar desigualdades sociales y cuestionar a la hegemonía, posterior se obtienen derechos al pertenecer a dicha comunidad, a un pueblo siempre y cuando se cumpla con ciertos requisitos y normas que marque el estado y se haga el cumplimiento de un contrato social, es decir, existe un ente con mayor poder, determinará lo que se puede y no se puede hacer, conforme a eso se hace acreedor a ciertos beneficios, así comunidad se vincula con el Estado.

El pertenecer legalmente a una Estado no ofrece garantías ya que a pesar de ello se puede experimentar exclusión de forma legal o social, por ejemplo la limitación en derechos políticos, civiles y/o sociales, o de participación ciudadana o política. Brubaker (1992), en (Tejerina, 2005). Esto resulta en una evidente problemática que enfrenta una sociedad y también el espacio público, lo que se indica es que por estatuto legal/jurídico somos ciudadanos sujetos de derecho, sin

embargo, las condiciones actuales no permiten que todos seamos acreedores a dichos o a todos derechos, por citar un ejemplo, se es mexicano pero no en todas las demarcaciones se tiene acceso al derecho de contraer matrimonio con alguien del mismo sexo lo que podría garantizar servicios médicos o la adquisición de una vivienda, incluso podríamos decir que se trata de una ciudadanía parcial.

Entender que la ciudadanía son derechos que se han ganado a través de movimientos sociales y organización ciudadana, sin embargo, conforme se conquistan ciertos derechos se visibilizan la ausencia de otros manifestados en opresión, en sectores vulnerables y/o minoritarios. Para materializar de lo que va el ejercicio de la ciudadanía es pensar en colectivos como: trabajadores, obreros, feministas, ecologistas, campesinos, indígenas, comunidad LGBTTIQ+, entre otros. (Harvey, 2013)y (Tejerina, 2005)

En algún momento se articuló el rechazo al statu quo, lo que abrió paso a que se generaran generar movimientos sociales, ocupación del espacio público, y así la conquista de derechos, en el caso del movimiento gay la legalidad de los matrimonios del mismo sexo, en el caso del feminismo, el voto a la mujer, entre otros. Estas peticiones no sólo generan cambios en las prácticas sociales, poco a poco se ganan derechos políticos, ciudadanos y sociales.

No sólo los ciudadanos que de manera activa visibilizan desigualdades y carencias en una vida urbana influye para que así se lleven a cabo cambios políticos y sociales, también desde la necesidad del campo profesional y la teoría se generan propuestas para tener el espacio público con todas las condiciones que proporcionen una vida digna. Es importante que profesionales, teóricos y activistas del urbanismo, promuevan ideas, postulados, para que la destrucción de la ciudadanía no sea llevada a cabo en su totalidad. (Borja J. , 2011) La proyección, generación e incluso el cuidado de las ciudades y en consecuencia de espacios públicos no sólo compete al Estado, es también importante recalcar la integración interdisciplinaria para garantizar beneficios urbanos para todos.

En el sentido de reciprocidad entre Estado y ciudadano resulta importante mencionar que éste último tiene obligaciones por cumplir al ser acreedor de derechos de tal manera que el mismo Estado garantice la producción de espacios públicos de calidad y el uso libre de este a cualquier individuo. Sin embargo, en retribución se espera que la participación del ciudadano se trata de una postura donde ambas partes se verían beneficiadas.

2.3. Movilidad, más que un traslado

La movilidad urbana representa más que la sola acción de desplazamiento de un punto “A” a un punto “B”. Es toda una experiencia que el sujeto vive en el espacio. Dicha experiencia es la materialización de cómo se encuentra estructurada la ciudad y cómo los sujetos articulan sus desplazamientos y la viven. La manera en que la ciudad está distribuida y cómo se percibe es reflejo de cómo se encuentra organizada la sociedad, por lo que la movilidad urbana refleja aspectos sociales de un espacio. También influye en cómo se generan esas movilidades desde espacialidades físicas. Sin embargo, existen factores sociales que también la determinan .

“Para tener un **paisaje ordenado**, el espacio se basa en la geometría euclidiana así la concepción del espacio-tiempo guían los patrones de organización socio-territorial bajo los conceptos **proximidad y continuidad**. Esto concluye en dicotomías como local / global, aquí / allá, periferia / centro, interior / exterior o privado / público. Como resultado: un centro dominante al que las áreas periféricas dependientes y aisladas están más o menos bien unidas, o bien como un conjunto de importantes polos con centros satélites secundarios” (Cattan, 2008):85

2.3.1. Importancia de la movilidad para un tejido urbano

El entramado de la ciudad, las conexiones entre diversos elementos urbanos que existen ya sean por el establecimiento de fuentes de empleo o cercanía con centros urbanos de mayores proporciones, contribuye a que se modifiquen

considerablemente los patrones de conducta y movilidad de la población lo que se refleja en la manera de relacionarse entre ellos y con la ciudad misma. **Conexiones / Jerarquías /organización/escalas** De tal modo que la ciudad tiene una organización, una distribución que responde en ocasiones a las jerarquías, a la funcionalidad y desde luego al contexto. parece que, en sentido dual, sin embargo, también dentro de esta espacialización se dan las jerarquías, en sentido que las centralidades representan el poder y las periferias la marginación, un ejemplo de la dualidad que se menciona y su materialización en el espacio y cómo es que los lugares se conectan, se tejen y establecen una relación unos con otro. No obstante, a mayor escala Carlos Lange explica:

Las ciudades mundiales (las importantes en jerarquía) se nutren del conjunto de relaciones sociales a nivel local en las cuales participan, se nutren tanto de quienes las habitan como quienes las visitan. También estas ciudades conjugan flujos simbólicos de producción cultural que las industrias comunicacionales transportan desde cualquier parte del planeta y que, por asuntos de mercado, convergen con mayor fuerza en ellas. Sin embargo, mientras la primera dimensión convierte a las ciudades mundiales en “lugares”, la segunda las convierte en “nodos” dentro de un sistema de redes. (Lange, 2011:96)

Es decir, a una escala globalizada existen ciudades de mayor relevancia dado el intercambio social, económico y cultural que ellas se da, no obstante por esta misma razón p pueden verse como únicamente un “lugar de paso” en estos intercambios de interés únicamente exclusivo comercial estas ciudades son lugares dada existen espacios de relevancia Si ligamos la primera idea en el sentido de jerarquías en centralidad y conexiones ligarla con la primera en el sentido de conexiones y jerarquías recae en la realidad de la existencia de desarrollos policéntricos. Generar vínculos débiles que pueden generar 'mundos pequeños' entre aquellos aparentemente desconectados (Sheller & Urry, 2006)

Hoy el espacio urbano lo reconocemos como conjunto de redes, lugares de conexión, con la finalidad de generar espacios y traslados dinámicos, por eso la importancia de esa composición urbana en el sentido de darle energía y dinamismo a la misma ciudad. Empero, no sólo los trazos geométricos sobre el espacio son los que van a determinar la movilidad, hay factores adicionales a ello el poder entender de manera panorámica el fenómeno de la movilidad urbana. En esta sección nos abocaremos a la importancia de esta configuración y las implicaciones que repercuten en la movilidad De tal modo que la espacialización en torno a su localización es importante e imprescindible, no obstante entender la ciudad y su movilidad desde este argumento no es suficiente.

“Una ciudad que está equilibrada en la estructura de sus localizaciones de usos, que en cada barrio tiene empleos suficientes para toda la población residente, pero cuyo funcionamiento es escasamente funcional al no ocupar los residentes de cada barrio los empleos existentes en él, desplazándose cotidianamente a otras zonas de la ciudad con destino laboral, debido a las lógicas del mercado de trabajo e inmobiliario que tienen su propia especificidad, frecuentemente contradictoria o simplemente ajena a la de la estructura urbana”.
(Tobío, 2014:4)

De tal manera que gracias a la zonificación¹⁴ de la ciudad se observa cómo es que la vida social y urbana no están fusionadas, las distancias entre las zonas

¹⁴ El concepto de zonificación pertenece a las ideas del urbanismo moderno en el cual los pilares son habitar, laborar, entretenerse y el circulamiento. Para planear las ciudades continua siendo pieza clave. (Tobío, 2014) La ciudad funcional con el imperativo del desarrollo **zonal** como organizador del espacio urbano, de tal forma que se consiga estructurar la ciudad asignando una sola función a cada lugar, considerando además que sólo existen tres actividades urbanas: residencia, trabajo y ocio. La propuesta funcionalista, organizada formalmente a través de los planes urbanísticos, refuerza la segregación espacial de ciertos usos y grupos sociales, y los coloca como piezas separadas, unidas entre ellas por grandes ejes viarios. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2003:9)

residenciales y de trabajo, ocio entre otros, es considerable, finalmente en parte es el objetivo en estas ciudades racionales regidas por el funcionalismo. La manera en que están relacionada la movilidad y la planificación urbana es la respuesta a las problemáticas de la ciudad: escasez de espacios verdes y de higiene, falta de equipamientos, y la combinación de usos de suelo, entre otros. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2003.)

Sin embargo, bajo esta premisa si conceptualizamos con la idea de una estructura que hace funcionar la ciudad, una de las determinantes que se han abordado es que existe una planeación urbana, y que hace referencia a una organización de las ciudades y cómo es que éstas *deberían* de ser trazadas. Esto también va de la mano con la idea maestra de la modernidad de crear una sociedad bajo el argumento incorporar la razón científica al conjunto de asuntos humanos. (Gutiérrez-Chaparro, 2014)

La idea de crear ciudades es su capacidad de funcionar y esto puede lograrse a través de conexiones entre espacios, es decir en cierto sentido, una idea de red. A esta idea de red encontramos un conjunto de referencias:

“La vida social está llena conexiones múltiples y extendidas, a menudo a través de largas distancias y organizadas a través de nodos. Así las movilidades generan esta nueva sociabilidad que van cambian formas de vida social en torno a estos nodos, por ejemplo: Hoteles, autopistas, centros turísticos, aeropuertos, complejos de ocio, ciudades cosmopolitas, playas, galerías y parques en las carreteras. (Sheller & Urry, 2006:213)

La misma configuración de las ciudades parte de una articulación dentro de los mismos espacios, una ciudad puede estar articulada con base en conexiones y si bien la idea es generar funcionalidad entre los mismos, existe una manera en cómo es que las mismas se expanden con base no sólo en lo físico, sino desde

también lo que la vincula con lo abstracto que implica el funcionamiento que pueden dar en sí mismas las propias conexiones.

En este caso específico Nikos Salingaros (2005), explica que entre más fuerte sean las conexiones de una ciudad más vida tendrá. Se basa en tres principios: **nodos** que son puntos de encuentro social (centros de trabajo, zonas habitacionales, conjunto de comercio o sitios de ocio/entretenimiento), las **conexiones** que son nodos complementarios con menor importancia y la jerarquía en relevancia o dimensión en éste tejido urbano: las sendas peatonales escalan a vías de circulación vehicular rápida. (Salingaros., 2005) No obstante, el crecimiento irregular de algunas ciudades genera que esta red comience fragmentarse y desconectarse y resulte poco funcional con asentamientos de vivienda social en la periferia o la nula conexión entre de vías rápidas con los nodos.

Para entender la concepción del tejido urbano se determina que el objetivo es crear conexiones entre actividades humanas principalmente. En la actualidad, como las principales, están el habitar, es decir, la vivienda y el trabajar que es el empleo y actividades económicas, que gracias a la modernidad deben estar separados, pero conectados al mismo tiempo. Así se forman “redes” **funcionales**, **sociales** y **económicas** entre ellas y también con otras ciudades insertas en dicho territorio que se expanden (Bazant, 2010). No obstante, además de la relación y/o conexión que existe entre lugares físicos también es importante mencionar la relación de los sujetos con sus necesidades laborales, educacionales y tiempo destinado al ocio. (Alcantara de Vasconcellos, 2010).

Estas redes, esa composición de la ciudad, se modifica conforme el contexto en el que se encuentre, la manera de conectividad que se sugirió posterior a la revolución industrial se ha modificado de manera importante hasta nuestros días. El contexto actual que se debe a la globalización y sistema neoliberal influyen en la manera en que se encuentran articulados los espacios urbanos. En el caso específico de redes actuales

“(…) encontramos herramientas variadas para una 'red' exitosa: automóvil o presupuesto para taxis, acceso para viajes de larga distancia, contacto sin ubicación (servicio de contestador, correo electrónico, sitio web). Si mayor es la proliferación de tales "herramientas" mayor es la interconexión, más obligados estaremos a acceder a estas herramientas para participar plenamente en una sociedad en red”. (Sheller & Urry, 2006:212)

Gracias a los avances tecnológicos y a la globalización, la manera en que nos relacionamos ha cambiado, la movilidad y la distribución urbana se han visto modificados en la vida urbana de los sujetos. La dependencia de dispositivos tecnológicos que nos facilitan incluso desplazamientos virtuales, las conexiones digitales no distan mucho de las interrelaciones urbanas. Ya no solo existe una serie de conexiones entre los lugares, las trayectorias, la importancia de los lugares y los mismos sujetos, ahora nosotros como sujetos estamos interconectados también.

2.4. Moverse en la ciudad: sus factores.

Para Nadine Cattan (2008) la visibilidad que se le ha dado al fenómeno de la movilidad ha estado limitado a visualiza únicamente que existen, intercambios, flujos y patrones. (Cattan, 2008) Lo que puede ser una concepción limitada acerca de todo lo que abarca la movilidad.

Los espacios de las ciudades y la conexión entre ellos responden a satisfacer necesidades humanas. Existe una premisa de otorgarle a las actividades un espacio para ser llevadas a cabo (derivado de la modernidad que hace caso a las exigencias del funcionalismo con base en el racionalismo) y se hace de ese modo, sin embargo, la manera en que estos espacios estén distribuidos no garantiza una movilidad, como experiencia positiva para todos, por lo que surgen interrogantes: ¿cómo es que se dan estas moviidades dad la composición de la red urbana? ¿Qué otros factores que la determinan?

Las moviidades están organizadas en y a través de sistemas y estos sistemas de movilidad presuponen “infraestructuras inmóviles” Graham y Marvin en

(Sheller & Urry, 2018) y estas infraestructuras inmóviles pueden ser nodos, o conexiones. Es decir, no sólo la urbe está organizada como un sistema, sino que la movilidad en sí misma también. El complejo sistema de relaciones significa que las reuniones y actividades deben ser puntuales, programadas, racionales, un sistema o "estructura de la más alta impersonalidad, por lo que hay una brevedad y escasez de contactos interhumanos (Sheller y Urry, 2006:214)

En la vida cotidiana urbana resulta relevante el tema de las movilidades tanto de personas, vehículos, objetos, como de información en las distintas vialidades para hacer funcionar a la ciudad en la actualidad. No obstante, la movilidad habla también de procesos históricos que aluden a permanencias a corto, mediano o largo plazo. **En este sentido**, la idea de no permanecer en un solo lugar surge un poco de la idea de trasladarse era una cuestión de supervivencia, el quedarse en un solo lugar implicaba ~~incluso~~ la posibilidad de morir de inanición. Posterior a esto, se dieron las circunstancias para que se diera el asentamiento humano en un solo sitio. Sin embargo, ahora que no es preciso la permanencia en un solo territorio, se hace preciso hacer traslados que responden a la misma necesidad: la supervivencia.

Se genera la necesidad de moverse, de no permanecer estático, no sólo en el sentido corporalmente de tener movimiento, sino también estas movilidades que surgen de manera simbólica, en parte, gracias también a las nuevas tecnologías. Ha surgido un nuevo paradigma en la teoría de la movilidad, autores como (Sheller & Urry, 2018), (Cattan, 2008) y (Uteng & Cresswell, 2008) destacan que los estudios sobre movilidad han sido escasos, lo que hace que su estudio se torne complicado. Exponen el hecho de que la movilidad no sólo implica el traslado físico de un cuerpo de un punto al otro, ni el uso del transporte público en este sentido, se destaca en este nuevo paradigma:

“Modos de movilidades y sus complejas combinaciones: desplazamientos de cuerpos, de personas; movimientos físicos de objetos; viajes virtuales a menudo en tiempo real trascendiendo las distancias; circulación comunicativa a través de mensajes entre

personas; y viajes imaginarios. Las instituciones y prácticas sociales presuponen ensamblajes contingentes de estas formas diversas de movilidad” John Urry en (Sheller & Urry, 2018:335)

Entender la movilidad ofrece una forma cohesiva de ver el mundo altamente globalizado / movilizado que habitamos hoy. Es algo más que conocer las distintas modalidades de transporte. Movilizarse en un espacio físico y o virtual puede ser sinónimo de estatus o poder y si es coaccionado podría implicar privaciones y sufrimiento (migraciones forzadas). La sociedad moderna es una sociedad en movimiento. (Uteng & Cresswell, 2008) En este sentido, gracias a todos los cambios culturales y tecnológicos se da también una interrelación poco estable y siempre en constante cambios de lugares, personas, tecnologías y naturalezas y que además se conectan desde las representaciones de los mismos sujetos al interactuar con el espacio o con otros.

En su formulación más frecuente, la movilidad es el desplazamiento en el espacio real o en el espacio virtual, de personas y objetos. (Cattan, 2008) De tal modo que la necesidad de trasladar, ya sean objetos, el cuerpo en sí mismo genera lucha por hacer uso de un espacio en vialidades, calles, entre otros, por tanto se genera nuevamente una relación entre elementos y/o sujetos, por eso, la afirmación acerca de que hay que intentar mirar la movilidad más allá del solo desplazamiento. En este sentido, Vidal y Fontoura de Oliveira sugieren que resulta de vital importancia construir una cartografía de la práctica del movimiento en el espacio social y mirar las implicaciones de diferencias de género, edad, clase social, raza, lugar de residencia para los trayectos y las trayectorias de los sujetos en las ciudades. (Vidal & Fontoura de Oliveira, 2016)

La movilidad genera cambios en el espacio. Cuando el capital y las cosas se mueven, también las subjetividades de los individuos que habitan los espacios desde de sus apegos y desapegos, sus deslizamientos y "pegajosidad" se modifican por eso las movilidades

involucran el análisis de sistemas complejos que no están perfectamente ordenados ni son anárquicos (Sheller & Urry, 2006:216)

La elección que se haga respecto a la modalidad de transporte, ruta caminados o motorizados puede generar experiencias distintas, sin embargo, aunque en apariencia sea una “libre elección”, en ocasiones hay factores que nos orillan a tomar una u otra decisión respecto a nuestra movilidad. Adicional, nos encontramos nuevamente con una dicotomía respecto a lo fijo y a lo móvil. Hay que considerar que hay lugares que de donde uno es y se mantiene “fijo” y otros que son de “paso”, aquellos que no generan arraigo no generan identidad ni apego. De tal modo que como usuarios no se generan un vínculo real con aquellos lugares por los que transitamos de manera efímera. Por lo tanto, la movilidad se vincula siempre a los contextos y en ocasiones las vivencias, de éstas devienen las experiencias heterogéneas. Empero existen otras situaciones en relación con la actividad: Los dispuestos a trabajar disponibles para hacerlo -los parados-, los que tuvieron una actividad -jubilados-, y los que se preparan para lo futuro, los estudiantes. (Tobío, 2014:5)

En el sentido más preciso a lo que concierne a la ciudad y a los espacios urbanos, se entiende que la movilidad implica el desplazamiento al hacer uso de transporte colectivo o el automóvil, en consecuencia, la necesidad de construir grandes infraestructuras, contemplar a peatones, ciclistas, entre otros, pueden representar inconvenientes de las ciudades. La movilidad depende de diversos factores, por lo que es importante considerar que puede ser entendida desde distintos planos e incluso disciplinas y el reflexionar cómo poder generar estudios más amplios e incluso llegar a impactar en la aplicación de políticas públicas en cuestión de movilidad ya que tiene el potencial de renovar las representaciones e interpretación del espacio y su organización. Esta una importancia en lo económico, social y espacial, donde la distancia y la escala son vistas como fuertes factores estructurantes urbanas. La movilidad trasciende un simple traslado y puede resultar como catalizador en la distribución del modelo de movilidad urbana.

La red urbana y su conectividad eficaz es factor determinante para la movilidad, no obstante, también lo es la infraestructura y el equipamiento existente y sus condiciones, las características del sujeto entre otros. Nadine Cattan (2008) hace un análisis respecto a que existen vacíos en el estudio de la movilidad, pues las investigaciones se enfocan en darle un sentido al espacio en términos de **vínculos e interdependencias** en lugar de términos de **zonas y distribuciones** y que existe una resistencia a generar estos estudios desde esa otra perspectiva (zonas y distribuciones), las cuales se manifiestan de forma: simbólica, ideológica e institucional.

Además, plantea que existen cuatro limitantes que impiden una transformación del pensamiento científico-social sobre movilidad. La primera es cultural: la movilidad y las redes que la sustentan, desconectan a las poblaciones de sus territorios. Surge un nuevo espacio hecho en movimiento que crea identidades y espacios fragmentados, amenaza entonces la cohesión espacial y social de los territorios, lo que amenaza a la interpretación estructuralista moderna¹⁵. La segunda, relacionada con limitantes intelectuales, los argumentos arraigados en una racionalidad binaria de los modos de pensamiento pasan por alto la verdadera novedad: la sustitución de un territorio de redes por un territorio en red. La tercera tiene su origen en una concepción social en la que el orden y el poder ocupan una posición central. Un espacio bien delimitado refleja estar gestionado y estructurado, eso va ligado a un orden y control mundial, lo contrario a las territorialidades móviles: fluidas y cambiantes. La cuarta contempla a la movilidad como factor que produce identidades sociales y espaciales (innegablemente arraigadas al suelo) que derriba el símbolo de nuestra civilización contemporánea urbana: el sedentarismo. (Cattan, 2008).

¹⁵“Que engloba la interpretación del vivir, del moverse y del producir, construida en torno a las nociones de centralidad, jerarquía proximidad, centro/periferia y local/global Estos conceptos no son sólo referencias académicas fundamentales en las ciencias sociales. Algunos, como la centralidad, la jerarquía y el modelo centro/periferia, constituyen elementos simbólicos asociados a todo un sistema de valores culturales y metafísicos”. (Cattan, 2008):88

Es decir, la movilidad y la fragmentación son capaces de crear espacios en movimiento, lo que cuestiona el paradigma del territorio como algo estático. Pensar en que un conjunto de lugares conectados “en red”, puede ser sustituido por un “solo lugar” conectado en red y cuestionar lo móvil y lo fijo, genera desconcierto teórico. Al pensar en territorios en movimiento, cambiantes amenaza el orden la jerarquía y el poder que se tiene sobre un territorio *ordenado*. Lo anterior mencionado genera construcción de identidades bajo el arraigo de un territorio en movimiento. Por lo que parece entonces que la movilidad y las nuevas maneras que surgen de socializar y relacionarse en movimiento se interpreta como una amenaza para lo que ya es y lo que ya está establecido teóricamente. Estos nuevos planteamientos que surgen de los cuestionamientos nos abren al panorama acerca de nuevas interpretaciones de la movilidad, y como es que esta puede hacer que las dinámicas sociales también cambien.

La presente tesis será abordada desde la perspectiva de las dos últimas limitaciones del cuestionamiento a la movilidad debido a que es importante tanto una propuesta de una movilidad que no esté enfocada en el centro y que tome en cuenta también a las periferias, como considerar que el fenómeno de la movilidad urbana tiene un impacto en la construcción identitaria del sujeto porque le da experiencias que lo recrean o lo reafirma como sujeto en la ciudad

2.4.1.- Senderos y nuevas modalidades de transporte en las grandes metrópolis.

Senderos

Una de las maneras en que se logra tener accesibilidad es desde lo caminable, en este sentido, una ventaja de esta movilidad es cuando sucede a nivel barrial, a nivel local, o como de manera previa se mencionó en radio cercano. Los senderos no representan más que un camino caminable. La caminabilidad es el valor económico del caminar, o prescindir de vehículos motorizados que hagan uso de fuentes no renovables y poluyentes. Es subestimado en las decisiones de

planeamiento urbano de organismos oficiales, ya que medirla es complicada. Litman en (Bezerra & Taipa., 2004)

En este sentido, si esta modalidad de movilidad quiere ser llevada a cabo y puesta como alternativa, la creación de vías peatonales debe ser prioridad, debe tomarse en cuenta también la accesibilidad, la pavimentación, plazas y/o explanadas, infraestructuras para personas con discapacidad y que las conexiones sean funcionales, por ejemplo. Sin embargo, en el sentido de beneficiar a la eficacia y rapidez y, por ende, a los automovilistas y sectores privados desde los ámbitos gubernamentales, ni peatones ni ciclistas son beneficiados, usuarios que a lado de los automovilistas son vulnerables. De manera puntual, los planeadores no lo consideran, no obstante encontrarse bajo un contexto en el que se vive de manera rápida y motorizada resulta complicado el considerar la caminabilidad a grandes escalas. En casos de que ser contemplados estos senderos, no son usados (por razones diversas), así que se asume que la gente no quiere caminar, por lo que se han descartado.

La red urbana en sí está constituida por los trayectos que realiza la gente en su día a día:

“las conexiones ocurrirán solamente entre nodos contrastantes o complementarios... de la escuela, a la casa, a un almacén comercial, a una oficina o a un parque; hay mucho menos necesidad de ir de una casa a otra. (he ahí el contraste o complemento)”. (Salingaros, 2005:8)

He aquí la importancia de considerar la caminabilidad como una alternativa a la movilidad urbana, no obstante, “la gente no puede caminar más allá de una distancia máxima entre nodos (que puede ser determinada empíricamente)”. (Salingaros, 2005:) En este sentido, el crear senderos bajo este criterio podría resultar algo beneficioso, es una oportunidad de quitarle protagonismo a la movilidad motorizada, y si determinamos que la bicicleta se encuentra de manera

intermedia entre la motricidad humana y la que no es humana, planear bajo ese esquema también puede brindar nuevos panoramas en torno a la movilidad.

En el sentido de la bicicleta tiene consigo beneficios también, por ejemplo, el usuario puede caminar con ella cuando el terreno no sea apto para su uso, lo que permite que sea un transporte intermodal. (Jiménez Castillo, 2012). Bajo este esquema el combinar la bicicleta y el metro o caminar y la bicicleta, resulta beneficioso para el usuario, para el ambiente y, para evitar, por ejemplo, congestión vehicular. Si bien esta última en un inicio fue creada para el uso de la clase obrera, actualmente el simbolismo de lo que representa es algo completamente alejado de esa realidad. La creación de infraestructuras ciclistas segregadas y/o espacios de circulación, que minimicen la percepción de riesgo, se propone como una de las claves para propiciar el incremento de usuarios. (Huerta & Gálvez García, 2016). En relación con esto último, en definitiva, podemos afirmar que: La calle/autopista, es una manera de segregar, en sentido estricto cuando de vehículos motorizados se trata, pues genera un espacio para uso del sector que tiene el poder adquisitivo de costear un auto y no para todos. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2003.)

En este sentido resulta de importancia considerar distintos y variados factores que impacten en la movilidad aspectos sociales y de infraestructura para de verdad poder brindar accesibilidad a todos los sectores desde corporalidades hasta factores económicos y que además puedan crear un ambiente saludable y equitativo.

2.5.- Habitar en bienestar y calidad de vida

2.5.1.- Algunos determinantes de la habitabilidad

El espacio público, como contenedor de convivencia social y sus características, puede ser determinante para la construcción de habitabilidad, ya que elemento imprescindible de la vida cotidiana de los sujetos que habitan la ciudad, al satisfacer necesidades humanas tales como: disfrute, ocio, arraigo, apego, cohesión social. No obstante, la realización de actividades que fomenten la

convivencia social depende de la calidad de estos espacios. Si estos cuentan con cualidades específicas invitan al usuario a llevarlas a cabo, caso contrario de no contar con ellas los usuarios optan por retirarse. La calidad puede traducir en una óptima condición física, la existencia de zonas para peatones o espacios sin congestión vehicular y que muestren una continua presencia de gente (vitalidad) así, sin calidad no hay permanencia (Gehl, 2006). Adicional a ello existen otras características de índole social que generan permanencia de los usuarios como no sentirse discriminados o excluidos, no percibir inseguridad.

En este sentido, si el espacio invita al usuario a estar durante una mayor cantidad de tiempo en él, genera más vitalidad lo que en consecuencia invita a más usuarios a estar en estos lugares, ya sea en el barrio o a mayor escala en la ciudad, como resultado se constituye una convivencia entre los distintos sujetos que la integran en lo cotidiano de sus actividades o en sus momentos de ocio en un territorio específico. Si en un espacio público la estadía de los sujetos resulta placentera y prolongada, la posibilidad de que se generen dinámicas sociales, un sentido de arraigo, permanencia e identidad es mayor.

La habitabilidad está ligada a elementos como: accesibilidad, movilidad, continuidad, permeabilidad¹⁶, emplazamiento, espacio público, dotación uniforme de infraestructuras, servicios, mobiliario urbano, espacios verdes, equipamientos, elementos de patrimonio, entre otros (Valladares y Chávez, 2008 en Alvarado Azpeitia, 2017: 10).

La habitabilidad es lograr cubrir necesidades humanas a través de la proyección de espacios que tengan dimensiones mínimas y características específicas para una vida humana digna. (Jiron, 2004; Garfias y Guzmán, 2018). Es decir, al hablar de habitar, de primera instancia, remite a una permanencia territorial en un espacio que cuente condiciones adecuadas, es decir la vivienda,

¹⁶ La capacidad de interconexión a través una trama urbana continua genera el filtro perfecto entre lo público y lo privado, además de generar nuevas relaciones. (Parisi, 2021):14.

espacios privados. En este sentido, tanto espacios públicos como espacios privados tienen como objetivo satisfacer necesidades humanas a distinta escala y con distintas especificaciones. Sin embargo, las condiciones actuales en ciudades posmodernas complican asegurar que todas las ciudades puedan satisfacer a nivel espacial tanto privado como público necesidades humanas.

La habitabilidad está relacionada con la satisfacción de necesidades humanas desde la espacialidad apegada también a una normativa. Por ejemplo, Reyes la relaciona con: sostenibilidad, necesidades humanas y calidad de vida, y en cómo el ser humano desarrolla su vida en tiempo y espacio. Sostenibilidad y habitabilidad buscan equilibrio al preservar recursos y garantizar la vida humana de manera digna. (Reyes Pérez, 2012)

La hostilidad de ciertos territorios, características físicas, ambientales e incluso de índole social no invita a establecerse. (Cuervo Calle, 2008):45. Es decir, la habitabilidad remite a la permanencia en un territorio específico, en sentido estricto a una respuesta de supervivencia y posterior a ello, el satisfacer necesidades en torno a relaciones humanas. Al tomar en consideración la cronología en la historia de la humanidad, la supervivencia derivó en permanencia territorial generada por las inclemencias atmosféricas, como por cercanía a recursos básicos como alimentos y agua. La permanencia garantizaba alimentos y cuidados comunitarios, gracias a la agricultura, caza y organización social. Durante el medievo, el descontrol de aguas residuales, viviendas poco ventiladas y el hacinamiento de los más pobres generó la peste (que afectó a pobres y ricos), hizo que filántropos y administradores públicos se interesaran por las condiciones de vida. (Moreno 2008) Así, comienzan las preocupaciones por apaciguar las deficientes condiciones en las que viven los más pobres. Se inicia por determinar estándares en espacios públicos y privados, al establecer patrones de higiene, dimensiones, ventilación, entre otros, e instituirlos en lo normativo y/o legal. En la actualidad es imprescindible considerar dichos elementos al momento de garantizar espacios salubres y dignos que brinden calidad de vida para los habitantes de una ciudad.

No obstante, la habitabilidad, además de estar relacionada con la supervivencia (desde la permanencia) y normativa, también desde la espacialidad y aspectos sociales, se convierte en una sinergia de elementos que brindan bienestar y satisfacción a los ciudadanos al residir en un espacio específico. Ya sea de manera individual, si se habla de una vivienda o de manera colectiva al pensar en el espacio público.

2.5.2.- Necesidades humanas, satisfactores, espacialidad.

Así, si bien, la habitabilidad está ligada con la satisfacción de necesidades humanas, como la supervivencia, que traducida de manera espacial deriva en la creación de vivienda, por ejemplo. También la necesidad de generar relaciones humanas puede derivar, por ejemplo, en la creación de un parque, es decir, en la creación de espacios públicos. Estas necesidades cubiertas o no crean tanto una experiencia en los usuarios como un discurso sobre lo que perciben como bienestar al habitar en una zona urbana y al hacer uso de espacios sean públicos y/o privados.

El espacio público entonces funciona tanto como proveedor y productor de satisfactores como también escenario de transformación, de construcción de alternativas de respuesta a las necesidades humanas relacionadas con la alimentación, salud, trabajo, movilidad, entre otros. (Reyes Pérez, 2012). Según sus capacidades o cualidades, el espacio público podrá o no satisfacer necesidades de los usuarios en forma de servicios, equipamientos o en un sentido del ocio y/o recreación, sin embargo, en ocasiones son los usuarios quienes se adaptan al crear dinámicas sociales en los espacios que no estaban destinados a dicho propósito. Los espacios no siempre cumplen el propósito específico con el que fueron creados, son los ciudadanos quienes terminan por definir su uso para satisfacer sus necesidades en un intento de generarse mayor calidad de vida.

Así, la satisfacción de necesidades humanas determina la calidad del espacio público y viceversa, si el espacio funciona como satisfactor de manera amplia puede considerarse que es de calidad y así tomar en cuenta que existe habitabilidad, sin

embargo, existen más elementos que la componen a nivel físico y a nivel subjetivo, que será abordado a continuación.

Necesidades humanas

La ciudad y el espacio público, como elementos que aunque estén en constante cambio y transformación, brindan condiciones para que los habitantes se sientan integrados en la sociedad y coexistan de manera pacífica para satisfacer necesidades individuales y colectivas. Las necesidades humanas son variadas y obedecen a una jerarquía de supervivencia, es decir, parten de la subsistencia en sí misma. Son elementos imprescindibles para preservar la vida humana: la alimentación, la salud, la reproducción, el descanso, la seguridad, protección refugio, entre otros, responden a evitar la extinción humana.

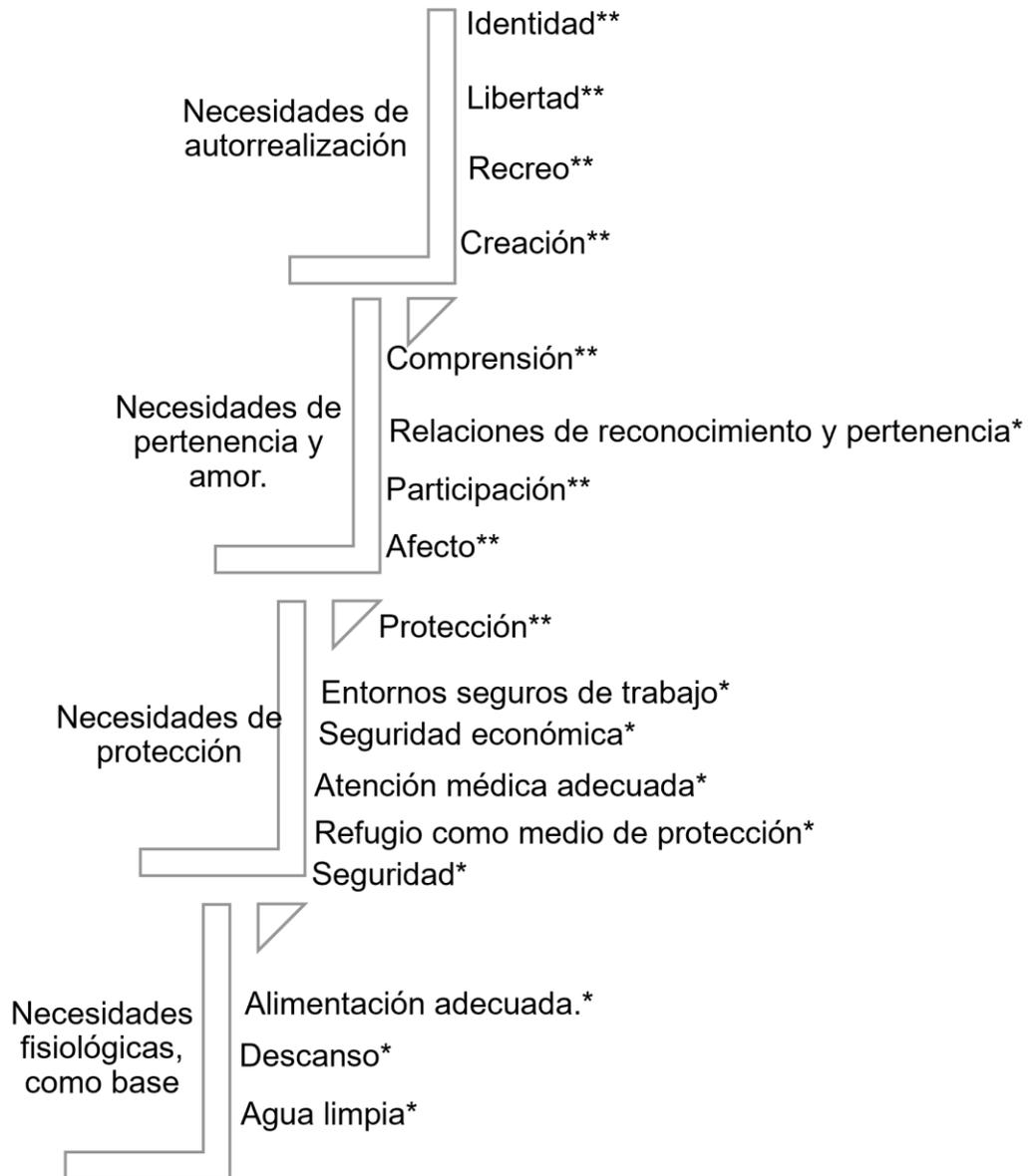


Imagen 1. Necesidades humanas. Elaboración propia a partir de distintas fuentes: (Maslow, 1991), (Moreno & Montejano, 2017) (Max-Neef 1993)

Como se observa en el gráfico 1, las necesidades humanas obedecen a una clasificación. Las necesidades fisiológicas, de protección, pertenencia y amor se encuentran en del primer al tercer peldaño, las de autorrealización son las que Maslow propuso a modo de jerarquía (pirámide) en el último nivel. Max Neef clasifica las necesidades en axiológicas y existencias, las primeras** están en este gráfico. Len y Gough Ian (1994) en (Moreno y Montejano, 2017) proponen una lista de

necesidades* que responden como ellos lo indican por considerar un bienestar de la población y dichos elementos son indispensables. En este sentido se cuenta de igual manera con una jerarquía a nivel de proceso, y de supervivencia, es decir, una vez obtenidas las fisiológicas se puede obtener las de protección y posterior a ello necesidades de amor, sin embargo, según la marca (*) o (**) vemos las axiológicas y las que proporcionan un bienestar a la población.

No obstante, en las tres visiones tienen diferencias entre sí y jerarquizan las necesidades según el contexto en el que los sujetos se encuentren, es decir, para Maslow si una persona nunca ha carecido de alimentos, esta necesidad no será de vital importancia. Neef indica que se trata de un sistema que funciona de manera interdependiente y al mismo tiempo, al indicar la categoría existencial, sugiere que existen satisfactores y necesidades y con ello ha creado una matriz para entender que necesidades y satisfactores no es lo mismo. Por ejemplo, la necesidad de atención médica adecuada responde a la necesidad de protección e incluso de subsistencia, pero no es una necesidad en sí misma, si la vinculamos a lo que Maslow indica, se trata de un satisfactor.

El ser humano es un ser social, necesita de otros para sobrevivir y desarrolla habilidades para convivir con terceros y es así como surgen necesidades de socialización que pueden ser: el afecto, apego, identidad, sentido de pertenencia, entre otros. En este sentido, hay necesidades que se ven cubiertas con la convivencia humana, y las zonas urbanas son espacios propicios para dicha interacción. Alguacil (2008) explica que estas necesidades se satisfacen a merced de la interacción entre distintos sujetos en un escenario como lo es la ciudad se y que además forman todo un sistema que funciona a modo de secuencia. Es decir, conforme se satisface una, otras pueden pasar a un lugar prioritario para ser resueltas, se trata entonces de una interdependencia. Las necesidades de base o fisiológicas humanas se han presentado a lo largo de la historia y en cualquier territorio han sido las mismas, sin embargo, son los satisfactores los que se han transformado. (Alguacil, 2008) & (Moreno S. , 2008) Sin embargo, cada persona decida resolver el satisfacer dichas necesidades va a variar, lo cual también

depende del contexto en el que cada sujeto se encuentre.¹⁷ Esto último varía más en las últimas categorías de necesidades, protección, pertenencia y amor, y realización.

Las condiciones físicas de los espacios públicos determinan la manera en cómo el ser humano los percibe, lo que les genera, y lo que interpreta de ellos, lo que ayuda también a la construcción de una identidad individual, pero también a una identidad colectiva. De tal modo que los espacios públicos pueden llegar a convertirse en satisfactores de necesidades humanas a nivel objetivo y subjetivo.

El tiempo continuará transformando el espacio público y de igual manera los sujetos que en él interactúan. Dado que se trata de una sinergia entre aquél y los usuarios, conforme éstos cambian sus necesidades también, el espacio transmuta y se adapta a la voluntad de las demandas de los usuarios, y así es como satisfactor en la cotidianidad social.

Esto es, que surgen interrogantes como ¿Qué brinda el espacio público al considerarse satisfactor de necesidades humanas? ¿Cuáles son sus características como satisfactor? Puede pensarse en que se tengan las condiciones adecuadas para subsistir sin carencias de manera digna. Pero ¿qué es lo que necesita el ser humano para “vivir bien” en términos urbanos? De manera inicial, es prudente determinar cuáles son las necesidades de un ser humano, en relación con los espacios y de manera específica el espacio público.

Así las condiciones físicas de los espacios públicos, además de satisfacer necesidades, determinan la manera en cómo el ser humano los percibe, lo que genera en ellos, y lo que interpreta de ellos es lo que ayuda también a la construcción de una identidad individual, pero también a una identidad colectiva. De tal modo que los espacios públicos pueden considerarse como satisfactores de necesidades humanas a nivel objetivo y subjetivo.

¹⁷ Doyal Len y Gough Ian en (Moreno & Montejano, 2017)

Existen satisfactores para considerar que ciertas necesidades son satisfechas y así considerar que existe habitabilidad. (Leva, 2005). Es decir, los satisfactores pueden ser elementos materiales o inmateriales, por ejemplo los alimentos, pueden ser satisfactores del primer nivel, no obstante el proceso de preparación de los mismos puede verse vinculado con la autorrealización en la creación de una nueva receta, y especialmente una cocina podría albergar ambos satisfactores. Neef (1993) explica, por ejemplo, que las necesidades humanas son las mismas para todos. Sin embargo, la manera en cómo se cubre será diferente según el contexto del usuario. Es decir, un satisfactor específico, por ejemplo, un automóvil puede ser el satisfactor de la necesidad del traslado y así tener una seguridad económica, puede cumplir su función para un sector poblacional con alto poder adquisitivo, pero este mismo puede ser estéril, para un sector poblacional distinto, que habite en un lugar que no garantiza la venta regular de combustible. En ese sentido las necesidades pueden ser variadas según el contexto del sujeto, puesto que en ciertas culturas pueden verse mayor prioridad al afecto humano que en otras.

En este sentido, Neef (1993) genera una matriz de necesidades y lo que se ha sugerido en esta reflexión es que cualquier **necesidad humana fundamental no satisfecha de manera adecuada produce una patología.**

(*)(**)Necesidades	Ser	Tener	Hacer	Estar
Subsistencia	(1) Salud física y mental, equilibrio, solidaridad, humor, adaptabilidad	(2) Alimentación, abrigo, trabajo	(3) Alimentar, procrear, descansar, trabajar	(4) Entorno vital, entorno social
Protección	(5) Cuidado, adaptabilidad, autonomía, equilibrio, solidaridad	(6) Sistemas de seguros, ahorro, seguridad social, sistemas de salud legislaciones, derechos, familia. Trabajo	(7) Cooperar, prevenir, planificar, cuidar, curar, defender	(8) Entorno vital, entorno social, morada

Afecto	(9) Autoestima, solidaridad, respeto, tolerancia, generosidad, receptividad, pasión, voluntad, sensualidad, humor	(10) Amistades, parejas, familia, animales domésticos, plantas, jardines	(11) Hacer el amor, acariciar, expresar emociones, compartir, cuidar, cultivar, apreciar	(12) Privacidad, intimidad, hogar, espacios de encuentro
Entendimiento	(13) Conciencia crítica, receptividad, curiosidad, asombro, disciplina, intuición, racionalidad	(14) Literatura, maestros, método, políticas educacionales, políticas comunicacionales	(15) Investigar, estudiar, experimentar, educar, analizar, meditar, interpretar	(16) Ámbitos de interacción formativa: escuelas, universidades, academias, agrupaciones, comunidades, familia
Participación	(17) Adaptabilidad, receptividad, solidaridad, disposición, convicción, entrega, respeto, pasión, humor	(18) Derechos, responsabilidades, atribuciones, trabajo	(19) Afiliarse, cooperar, proponer, compartir, discrepar, acatar, dialogar, acordar, opinar	(20) Ámbitos de interacción participativa: partidos, asociaciones, iglesias, comunidades, vecindarios, familias
Ocio	(21) Curiosidad, receptividad, imaginación, despreocupación, humor, tranquilidad, sensualidad	(22) Juegos, espectáculos, fiestas, calma	(23) Divagar, abstraerse, soñar, añorar, fantasear, evocar, relajarse, divertirse, jugar	(24) Privacidad, intimidad, espacios de encuentro, tiempo libre, ambientes, paisajes
Creación	(25) Pasión, voluntad, intuición, imaginación, audacia, racionalidad, autonomía, inventiva, curiosidad	(26) Habilidades, destrezas, método, trabajo	(27) Trabajar, inventar, construir, idear, componer, diseñar, interpretar	(28) Ámbitos de producción y retroalimentación: talleres, ateneos, agrupaciones, audiencias, espacios de expresión, libertad temporal

Identidad	(29) Pertenencia, coherencia, diferenciación, autoestima, asertividad	(30) Símbolos, lenguaje, hábitos, costumbres, grupos de referencia, sexualidad, valores, normas, roles, memoria histórica, trabajo	(31) Comprometarse, integrarse, confrontarse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crecer	(32) Socio-ritmos, entornos de la cotidianidad, ámbitos de pertenencia, etapas madurativas
Libertad	(33) Autonomía, autoestima, voluntad, pasión, asertividad, apertura, determinación, audacia, rebeldía, tolerancia	(34) Igualdad de derechos	(35) Discrepar, optar, diferenciarse, arriesgar, conocerse, asumirse, desobedecer, meditar	(36) Plasticidad espacio-temporal

Tabla 2. Necesidades y satisfactores. Fuente: (Max-Neef, 1993:26)

Existen parámetros generados desde normativas del Estado para garantizar viviendas y asentamientos urbanos de calidad que logren satisfacer las necesidades de la población. Tanto espacios privados, como públicos y/o comunitarios (en referencia a los espacios a compartir con más familias o los destinados a albergar convivencia social) deben de ser proyectados bajo la idea de generar bienestar a la población y consideradas un derecho humano. Por ejemplo, no se puede proporcionar una vivienda adecuada mientras se le considere un mero subproducto del desarrollo urbano y la especulación inmobiliaria. (Wilson, 1992).

Una *estrategia* para maximizar ganancias y cubrir umbrales de costos para hacer viviendas accesibles es ubicarlas en la periferia, por lo que llegan a carecer de **servicios** lo que impacta negativamente en los habitantes. (Eibenschutz y Goya, 2009). **Y que además causa una incidencia importante en la estructuración del espacio público para estas nuevas viviendas, la planeación no considera el entorno de estas.** No se trata únicamente de diseñar y proyectar viviendas con lo indispensable para habitarlas, es decir, se requiere tanto de espacios básicos como de considerar el entorno y que este sea parte de los elementos que garanticen el bienestar de la población y no sólo la vivienda. Aunado a esto, otra consideración importante es la distancia de los servicios que puede ofrecer la ciudad, por lo que

podría tener un impacto en la movilidad de los nuevos residentes, por ejemplo, los recorridos resultan prolongados por lo que disfrutar espacios públicos de calidad en la ciudad central no resulta como opción, por lo que la vivienda como satisfactor de necesidad humana y todo lo que implica requiere de un planteamiento integral.

El tema de la vivienda resulta elemento fundamental para brindar y garantizar calidad de vida y bienestar a la población, en este sentido, para diseñarla y proyectarla existen criterios que desde el gobierno son tomados en cuenta. La ley de vivienda de 2006, considera **vivienda digna y decorosa** la que cumple con disposiciones jurídicas aplicables en materia de asentamientos humanos y construcción, salubridad, tenga espacios habitables¹⁸ y auxiliares, así como con servicios básicos, seguridad jurídica en cuanto a propiedad, criterios para la prevención de desastres y protección física de sus ocupantes ante desastres naturales. (Eibenschutz & Goya, 2009)

La ley de asentamientos humanos y la ley general de vivienda¹⁹ han fijado normas básicas para planear y regular los asentamientos humanos y el orden urbano, así como la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población y determinar bases para la **participación social**

El Programa Sectorial de Vivienda (2001-2006) precisa que el concepto de vivienda digna se refiere a “el límite inferior al que se pueden reducir las características de la vivienda sin sacrificar su eficacia como satisfactor de las necesidades básicas, no suntuarias, habitacionales de sus ocupantes”. En términos de registro y de evaluación, la definición más extendida es la del (INEGI) (2018), que señala: “Vivienda. Espacio delimitado normalmente por paredes y techos de

¹⁸ Artículo 4 apartado iv Espacios Habitables: el lugar de la vivienda donde se desarrollan actividades de reunión o descanso, que cuenten con las dimensiones mínimas de superficie, altura, ventilación e iluminación natural, además de contar como mínimo con un baño, cocina, estancia-comedor y dos recamaras, de conformidad con las características y condiciones mínimas necesarias que establezcan las leyes y las normas oficiales mexicanas; Artículo reformado DOF 20-04-2015:2

¹⁹ conavi.gob.mx/images/documentos/normateca/Ley_de_Vivienda.pdf y LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS CAPITULO PRIMERO

cualquier material, con entrada independiente, que se utiliza para vivir: dormir, preparar los alimentos, comer y protegerse del ambiente”.(Ídem)

2.5.3.- Equipamiento e infraestructura urbana no es solo es la vivienda si no todo el entorno

El contexto en el que una vivienda se establece repercute en la manera en que los distintos sujetos habiten los espacios y por ende vivan la ciudad. Los elementos físicos en las ciudades destinados a actividades y /o servicios para facilitar la vida sus habitantes son entendido como la infraestructura urbana.

La infraestructura es el conjunto de espacios, edificaciones y vías de comunicación en zonas urbanas destinados a abastecer, eliminar residuos, comunicar y/o comunicar a la ciudad y a ésta con el resto del territorio en que se localiza. (Zodio, De la Vega, Morales , Mas, & C. Lois, 2013). Es decir, la red generada de edificios, vialidades y espacios que le da vida y sentido, desde una perspectiva funcional, es considerada como la infraestructura, aquella red de elementos que contienen a las actividades cotidianas de sus habitantes en zonas urbanas y así poder brindar una vida a los sujetos que en ellas habiten.

La ley general de asentamientos humanos en 1994 destaca la misma diferencia entre equipamiento urbano e infraestructura en donde el equipamiento urbano es: “el conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado para prestar a la población los servicios urbanos y desarrollar las actividades económica” (LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, 1993:2). Y la infraestructura urbana son los sistemas y redes de estos bienes y servicios. Basados en un ordenamiento territorial, conservando el medio ambiente y satisfacer necesidades humanas. Aprovechamiento. El acceso a una movilidad eficiente, cómoda, es básico para integrar a todos los sectores poblacionales a un ámbito laboral. (Montezuma, 2000)

En este sentido, es el gobierno que genera la creación de políticas públicas que procuran que la desigualdad se vea reducida en la accesibilidad de servicios y beneficios que otorgan las zonas urbanas para toda la población en su

heterogeneidad, implementando la creación de espacios e infraestructuras que generen un impacto positivo a la vida de los ciudadanos y satisfacer aquellas necesidades.

2.5.4.- Determinantes sociales

Lo habitable se relaciona con el cumplimiento de pautas mínimas que se generan desde normativas y se relaciona con el proceder de ciertos **factores y variables espaciales y psicosociales observables**, que aluden a la relación **entre una comunidad y su ambiente residencial**. (Mues Zepeda, 2011)

Algunos factores que influyen en la percepción de la habitabilidad en propietarios de vivienda son el tipo de vivienda en la que habitan, habitables, no habitables, el contexto urbano del conjunto habitacional y los servicios, equipamiento, seguridad, infraestructura (Eibenschutz & Goya, 2009:22). En este sentido, es imprescindible mirar a la habitabilidad desde lo psicosocial, que es aquello que integra las interacciones sociales con un lo sostenible y la **dimensión social** del desarrollo **sostenible** y por ende, el uso comunitario de espacios. (Alvarado Azpeitia, 2017) Es decir, la manera en cómo se relacionan los sujetos entre ellos, con su entorno y cómo es que deciden o no cuidar de él, es una manera de entender que la habitabilidad no sólo tiene que ver con características físicas que brinden comodidades, sino también que estas características pueden generar distintas sensaciones en las personas.

Otra determinante para considerar a la habitabilidad, como explica Lindón (2006), al interpretar a Heidegger, es que el arraigo a un lugar determinado es una característica propia de la esencia del ser humano, lo que ella llama ~~como~~ territorialidad. El arraigo es propio del ser humano y genera apego territorial que se vincula con la idea del habitar. Dicho en otras palabras, al habitar en algún lugar, el identificarnos con él, genera sentimiento de arraigo, ya que en términos etimológicos se refiere a “echar raíz”²⁰. La idea de habitabilidad se plantea, entonces, como la

²⁰ Sustantivo formado del verbo arraigar (se), procedente del latín vulgar arradicare (por ad-radicare) "echar raíces" (compuesto de ad-y radico, -are, denominativo de radix, -icis "raiz"). Fuente: Arraigo - Diccionario legal <https://www.lexivox.org> › lexml › mostrar_diccionario

idea de mantener un estándar de un nivel de vida en distintos territorios, tanto en lo individual como en lo comunitario y así fomentar y estimular el desarrollo humano.

Así, la subjetividad dará pie a la percepción de los habitantes de un territorio, y lo que puedan determinar cómo adecuado o deficiente. Es decir, lo que objetivamente está construido, para satisfacer necesidades, puede no hacerlo, y la construcción de algún otro espacio y/o edificación sea lo que realmente logre satisfacer necesidades de otro tipo y que fue hecho bajo otros propósitos, por ejemplo, que un parque haya sido concebido para fomentar convivencia y cohesión social, no obstante, ha sido apropiado por sujetos de las cercanías para comercializar productos locales y así parte la idea de que lo que se percibe en la ciudad y cómo se interpreta son elementos importantes que impactan en la vida cotidiana de los sujetos.

Existen cuatro maneras de abordar el estudio de la habitabilidad basados en Sarquis en Garfias y Guzmán, 2018; Sarquis en Moreno, 2008): i. como condición intangible, cualitativa, relacionada con la existencia del hombre que es espacial y tiene un sistema de relaciones con el entorno construido que generalmente son íntimas o cosmogónicas; ii. como elemento cuantitativo que está vinculado a la calidad de vida y que se puede controlar y contar desde el diseño, y cumplir con la variable del diseño: función y además proporcionar una mejora a nivel espacial a partir de parámetros mínimos; iii. desde el confort una vez habitado un sitio se aplica algún instrumento de valoración para validar como se habita, y como una interpretación de la interdependencia de lo psicofísico, con algunos aspectos sociales del sujeto(s) que habita(n), y la oferta de un objeto arquitectónico que produce un modo de habitar. La habitabilidad resulta de vital importancia para la vida humana tanto por motivos de conservación vital como para un desarrollo personal adecuado. Así, al pensar en habitabilidad, desde distintas visiones, resulta relacionada con la calidad de vida al verse cubiertas las necesidades humanas, obtener un grado de bienestar al sentir seguridad que proteja su integridad y pertenecientes a una comunidad, entre otros. Es encontrarse con las condiciones físicas (calidad de materiales, funcionalidad, confort) y ambientales en espacios

particular sin dejar de lado el contexto social y cultural. La manera en cómo los sujetos interpretan espacios construye en ellos una realidad y le dan un significado al espacio. Parte de la identidad humana está vinculada a ese espacio que como individuos y colectivo habitan, aquel territorio en el que deciden permanecer y la percepción generada. Salvador Rueda señala que: “porcentajes de satisfacción más altos se ven reflejados en sujetos con un nivel de apropiación más elevado, ya sea por la convergencia de imagen y gestión —es el caso de la valoración de la vivienda— o de imagen e identificación —caso de la ciudad global, como imagen y símbolo de una parte propia de su identidad” (Rueda, 2004:31)

2.6.- Identidad, género y vida urbana.

2.6.1.- Identidad y género

La identidad nos remite a lo que somos, es lo que proporciona al sujeto o a una comunidad su singularidad, es un conjunto de características que los diferencian del resto de sujetos o de otras comunidades. Es la manera en cómo cada individuo o comunidad se percibe a sí mismo y lo que le provee un distintivo de los demás. Se trata de un autorreconocimiento y reconocimiento del otro. "Lo que él está por llegar a ser, y reconciliará su concepto de sí mismo y el reconocimiento que la comunidad hace de él". Erikson, (1963):280. También explica que se trata de una serie de elementos que se adquieren a lo largo de la vida para definir la individualidad. Hace énfasis en que la construcción de la misma se da en la niñez y adolescencia. Es un elemento no fijo que va y viene y está en continua transformación y depende tanto de elementos externos (contexto) como de la percepción y reconocimiento de terceros. (Erikson, 1963).

La idea del reconocimiento de otros sobre un sujeto es que, sin la existencia de otro o de un tercero el autorreconocimiento no sería posible. En este sentido, el eje rector que tiene la teoría de identidad social propuesta por Henri Tajfel (1981) se basa en que, por más elaborada que tenga un sujeto la idea de sí mismo, una parte de esa idea es otorgada por el grupo social al que pertenece, es decir lo que otros ven en ese sujeto. (Scandroglio, 2008) En este sentido, el pertenecer a un

grupo social, significa compartir características con otros lo que puede generar un sentido de pertenencia y cohesión.

El concepto de identidad para Rogers Brubaker (2001) como categoría de análisis le parece reduccionista con respecto a que existen particularidades específicas por cada grupo social y cada individuo. No obstante, señala que ésta denota una igualdad fundamental y consecuente entre los miembros de un grupo o categoría. “Esta igualdad se espera se manifieste como solidaridad, como una conciencia y disposiciones compartidas, como acción colectiva”. (Brubaker, 2001:9.) Definir identidad resulta complicado, ya que parece un término que alberga la dicotomía de lo singular e individual y lo homogéneo que identifique a un sujeto dentro de un grupo social.

En relación con lo anterior, la idea sobre sí mismo que tienen los sujetos, se construye gracias a las dinámicas sociales que genera en su entorno, y parte de estas e interacciones son atribuidas al sexo, es decir gracias a una característica física se hace una diferencia social y eso establece como nos concebimos a nivel individual y/o colectivo como seres sexuados: nacer hombre o mujer cobra un significado relevante. “Así la identidad de género se refiere al sentido individual básico de ser hombre o ser mujer, implicando como refiere Spence (1993) a una conciencia y aceptación del sexo biológico manifestado en roles a desempeñar” (Rocha Sánchez, 2009:253)

Es importante reconocer que existe una diferencia asignada de manera social, eso es hablar de género. Pero, habrá que explicar y determinar qué se entiende por género. Para Fátima Pires (2009) y Monique Witting (1992) el género explica las relaciones de desigualdad (opresión y sumisión) que experimentan las mujeres y cómo se construyen las relaciones sociales. Es decir, es la manera en cómo los sujetos se conducen bajo las relaciones que han generado. (Pires, 2009) y (Witting, 1992). Son los significados culturales que aceptan el cuerpo sexuado, el género no es únicamente producto de un sexo. Judith Butler (1999) En otras palabras, son características que se adoptan gracias al sexo con el que se ha

nacido, no obstante, cuando se menciona a significados culturales, se rechaza la idea de que el género es únicamente gracias al sexo (Butler, 1999). Bajo esta idea de que son características adoptadas gracias al contexto cultural, Simone de Beauvoir (1949) dice que no se nace mujer, se llega a serlo, es por su historia, sus vivencias y su contexto es que se convierte y que parte del sexo asignado al nacer que se da una obligación cultural de hacerlo (De Beauvoir, 1949). (Lamas, 1996) también afirma que el género es una variedad de normas y preceptos asentados desde la sociedad y la cultura y que determinan actúes tanto femenino como masculino. El género es la categoría correspondiente al orden sociocultural configurado sobre la base de la sexualidad: la sexualidad a su vez definida y significada históricamente por el orden genérico. (Lagarde, 1996:22)

Existen características físicas y biológicas del cuerpo humano, que asignan el sexo, éste a su vez otorga roles sociales. No obstante, estos roles no existirían sin el opuesto, dicho de otro modo, sin opuestos no hay asignación de roles, sin lo femenino no podría existir lo masculino. Es a lo largo de la vida que los sujetos se apropian de valores, actitudes, creencias, juicios, entre otros, dada la influencia recibida del entorno social a la que están expuestos. Es decir, se trata entonces de una construcción identitaria. En este sentido Dietiker (2000) en (Lindón, 2006) explica que las mujeres, desde una generalización construyen su identidad a partir de las dinámicas de opresión que viven y de un sufrimiento pasivo que les dicta, los estereotipos ya establecidos.

Colette Guillaumin en (Witting, 1992) plantea una analogía para entender en medida el concepto de género y las relaciones de poder, y características físicas otorgan rasgos sociales:

“Antes de la realidad socio-económica de la esclavitud negra, el concepto de raza no existía, y ahora lo que creemos que es una percepción directa y física, no es más que una construcción sofisticada y mítica, una «formación imaginaria» que reinterpreta rasgos físicos

tan neutrales como cualquier otro, pero marcados por el sistema (Witting, 1992:34)

Es decir, han sido las características físicas las que han colocado en una posición de sumisión y opresión a ciertos sectores poblacionales. La manera en cómo se perciben los sujetos unos a otros de manera inmediata es por rasgos físicos que se relacionan con características que han sido otorgadas socialmente. Son prejuicios prematuros, en ocasiones de manera involuntaria La conexión que existe entre el género y las imposiciones sociales es innegable. Son estas condicionantes sociales las que nos encasillan con ciertos comportamientos que deben responder a lo que debe ser el ser mujer u hombre. En este sentido, se tienen expectativas sociales en ambos cuerpos sexuados las mujeres deben ser: sumisas, frágiles, débiles, serviciales dependientes. Bajo estas ideas es que la mujer construye una identidad conforme al género asignado.

2.6.2.- Trabajo dividido, espacio dividido: roles asignados.

Las jerarquías en nuestra sociedad se encuentran tan normalizadas que cuando existe una división del trabajo y por lo tanto sexual, que obedece a estos patrones jerárquicos resulta normal. (Vidal & Fontoura de Oliveira, 2016). Es decir, se asume sin sobresaltos, la asignación de espacios según los roles de género. La condición de ser mujer u hombre genera vivencias diferenciadas. Las características físicas y reproductivas que tienen las mujeres las han recluido en espacios y tareas domésticas a diferencia de los hombres y sus habilidades para la productividad Talcott Parsons en (Lamas, 1996).

El patriarcado beneficia al capitalismo por lo que las relaciones de poder que traigan consigo beneficios monetarios serán prioridad, la finalidad es continuar con la acumulación de capital. (Scott, 1996) Así, la sinergia entre matrimonio, familia y producción le sientan bien al capitalismo para poder perpetuarse, pues a éste no le interesa tener espacios dedicados la satisfacción de las necesidades vinculadas con lo reproductivo, pues es tarea natural exclusiva de la mujer en espacios privados y/o domésticos.

Doreen Massey cuestiona el hecho de que los empleadores no tienen flexibilidad en horarios con los hombres, pues se asume que si son padres hay una mujer responsabilizándose de esas tareas (Massey, 1994) De tal manera que a los hombres se les ha dado preferencia en lo productivo y laboral. así generan y acumulan capital, que en parte es gracias al trabajo doméstico no remunerado de la mujer en el ámbito privado. El orden sociocultural asigna tareas, expectativas, limitantes y libertades según el sexo al que se pertenezca, así también el asignarles espacios específicos,

En otras palabras, la mujer ha de cumplir con las expectativas socialmente impuestas como: cuidar, alimentar, servir, acompañar al otro. Al hablar de personas dependientes cómo alguien con capacidades físicas distintas, ancianos o niños necesitan a alguien que los cuide o asegure su movilidad. Este “alguien” es a menudo una mujer, ya que el atributo del cuidado todavía suele considerarse una actividad femenina. (Pires, 2009). En este sentido, estas tareas se encuentran espacializadas y la ciudad se constituye desde lo productivo y reproductivo, por lo que las zonas de servicios, de comercio y de oficinas se encuentran lejos de ellos espacios de vivienda. (Soto, 2014). En este sentido (Jiron P. , 2020) propone que las ciudades comiencen a enfocarse al cuidado y reproducción de la vida humana, lo que involucra actividades como: ir a dejar y recoger a infantes, abastecer los hogares con alimentos y productos de primera necesidad, ser compañía para las citas médicas médico, preparar alimentos entre otros. hacer ejercicios. Replantear las tareas domésticas como del ámbito público podría cambiar el paradigma de la división del trabajo y por tanto una reestructuración en la concepción de espacios públicos y privados.

2.6.3.- Espacio público, espacio privado: Relación de poder

La vida urbana se fundamenta en una disputa continua entre el orden estricto y habitual y una desobediencia hedonista, la dicotomía hombre-mujer (Wilson, 1992), es decir una dicotomía también de lo público-privado. Si los hombres han sido durante generaciones los encargados de la vida pública, también entonces han sido los encargados de establecer un orden en lo urbano, un orden y planeación de

la ciudad y espacios públicos. De manera tal que la ciudad está planeada bajo una mirada androcéntrica y patriarcal:

“Una primera lógica **patriarcal** a través de las cuales el espacio urbano se ha organizado ha sido la construcción de dicotomías geográficas, dentro de las cuales la oposición espacio **público y privado** ha servido para reforzar **roles y estereotipos** de lo femenino y masculino en la ciudad” (Soto, 2014:201)

Han sido los hombres quienes han determinado las necesidades humanas asumiendo que su vivencia, su corporeidad, su visión es universal, y bajo esa línea es que las ciudades han sido planeadas. La diferencia sexual que organiza la sociedad también estructura las ciudades y enfrenta a la falsa neutralidad que se supone existe en el espacio público. (Patiño-Díe, 2015). En este sentido, no hay consideración por aquellos cuerpos distintos, el invisibilizar al otro se convierte entonces en un modo de invisibilización, De ahí que la ideología capitalista le da más valor al trabajo productivo que al reproductivo o de cuidados, desde ya se vislumbra una desigualdad. Por lo tanto, los espacios se encuentran sexualizados, es decir, a cada sexo le corresponde un espacio. Así, las tareas del cuidado del hogar han recaído en las mujeres y en la manera en cómo utilizan los espacios a distintas escales, a nivel barrial y a nivel ciudad, lo cual no ha sido tomado en cuenta por planificadores (Martinez Muxi, Casanovas, Cicoletto, Fonseca, & Gutierrez Baldivia, 2011), con esto decimos que al darle mayor valor a la productividad en orden de generar ganancias monetarias, los trabajos reproductivos han sido infravalorados, excluyendo a la mujer de la vida y espacios públicos.

El género no sólo ayuda a entender las relaciones sociales de hombres y mujeres, también ayuda a entender y analizar la construcción identitaria y el humano. También, funciona como elemento para entender la estructura de las jerarquías sociales y como se ven reflejadas en prácticas sociales y creación de instituciones como la familia y/o el Estado. cuestiona conceptos como el poder, la identidad y la vida cotidiana.

Nancy Piedra Guillen (2004) al conceptualizar el poder desde Michael Foucault, considera nos acerca a la idea de que el poder forzosamente existe porque hay una relación social es decir en cualquier espacio de interacción socio-individual. Es motivado por el deseo es la imposición sobre otros y de su propio saber. (lo que hace la política). El interés de Foucault era comprender al sujeto en sí y terminó por interesarse en las relaciones entre sujetos y así el surgimiento de las relaciones de poder y lo expuso como una estructura funcional que atraviesa a toda una sociedad y no necesariamente se trata de un elemento que tenga como finalidad la represión. Dahl (1976), alude a la persuasión, es sutil y está disperso y Weber (1974) a la imposición. **Marx habla de ejercer el poder desde una organización política y uso de fuerza** (lucha de clases). Poutlantza (1978) desde una perspectiva marxista habla del poder como la capacidad de mantener intactos sus privilegios e intereses (Guillen P, 2004) “El poder no es el único aspecto que explica las relaciones humanas y las prácticas sociales, no obstante, si es un factor fundamental para tomarse en cuenta”. (Guillen P, 2004:4)

Como antes se mencionó género implica también la relación social que existe entre distintos, es decir la que está presente dadas las desigualdades. “El género es una forma primaria de relaciones significantes de poder” (Scott,1996:289) El poder alude a recursos materiales y simbólicos: que a su vez integra las relaciones de género en sus percepciones y en el acceso que se tenga a los mismos recursos. (Guillen P, 2004:133.) Así el patriarcado proporciona una jerarquía desde lo sexual para controlar. En este sentido existen instrumentos/dispositivos sociales que ayudan a ejercer el poder en ámbitos públicos como los discursos filosóficos, posicionamientos religiosos, una carga moral ejercida desde la sociedad, investigadores con prácticas como su postura acerca de la obstetricia, la histeria, entre otros. (Guillen P, 2004) Es decir, todos estos elementos crean un discurso social sobre el papel de la mujer en la vida cotidiana, en el espacio público, se ve reflejado en prácticas sociales y creación de instituciones como la familia y/o el Estado. Así, cuando las reglas socialmente impuestas exigen una separación

simbólica y real, por género en espacios en contextos aparentemente igualitarios, se generan conflictos y reacciones. (Vidal & Fontoura de Oliveira, 2016). Esto conflictos se dan debido a que históricamente el género ha sido instrumento para ejercer poder y así perpetuar la *infravaloración* de la mujer.

Desde el pensamiento griego se expone a la mujer como elemento de intercambio para crear alianzas, carece de voluntad e intelecto equiparable al del varón. Su único merecimiento es de señora de la casa, se rige por pasiones y emociones. (Fuentes Santibáñez, 2012). En consecuencia, generacionalmente, el mensaje recibido es que las mujeres al único al lugar al pertenecen es al espacio privado, pues son incapaces de ser sujetos de derecho, de hacer política, literatura, ciencia. Blanca Valdivia (2018) Explica que se trata de una forma de invisibilización de la contribución de las mujeres en actividades públicas. No sólo a nivel simbólico con la participación en toma de decisiones también a nivel espacial, a nivel urbano. (Valdivia, 2018) Es decir, las decisiones importantes, la política, la vida pública, el bienestar social ha sido atribuido únicamente a los hombres y es con lo que han ejercido poder y jerarquía.

“Señalar una problemática específica **no se refiere a características biológicas** o sociales fijas, sino a un conjunto de situaciones surgidas a partir de la **asignación** a las mujeres de una identidad **diferenciada** como resultado de una visión androcéntrica, cuestionada desde el feminismo, que **implica jerarquía y trato inferior**”. (Patiño-Díe, 2015:406.)

Espacio, lugar y género están interconectados y cómo esta construcción social y subjetiva influye en la experiencia de la ciudad por parte de las mujeres. (Ídem)

Cuando las mujeres no se encuentran en “*su espacio*”, *aparentemente* en el imaginario social, debería de ser “castigada”. Se pone sobre la mesa entonces que el **acoso** callejero, que es un modo **de violencia sistemática que oprime a la mujer**.

“El acoso de callejero como tipo de violencia es producto de la dominación masculina instaurada como hábitus, a la vez aceptado y naturalizado, basado en una visión androcéntrica que aparece como neutra, pero que divide las cosas y las actividades en un sistema de oposiciones: masculino, femenino.” Bourdieu 1998 en (Toro Jiménez y Ochoa Sierra, 2017:68)

El miedo de las mujeres a la violencia es una manifestación de control social y, en consecuencia, de poder. (Hille, 1999). El poder se manifiesta como violencia ejercida y el miedo a la misma, a fin de perjudicar a las mujeres, además que es motivante y sirve para ratificación del poder para continuar la agresión. (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017) De esta manera se suman dos elementos: la violencia contra la mujer que existe de manera generalizada en el espacio público y el miedo constante al sentirse y verse vulnerable, sometida y sin libertad real ya el miedo las restringe de realizar actividades específicas.

¿Las mujeres pasan miedo porque han asumido que están en un lugar que no les corresponde y saben que por ello podemos tener represalias? El miedo es un fenómeno histórico que desde la hegemonía pretende **ordenar** el espacio y, la vida social, esto último con mayor evidencia en los últimos 80 años aproximadamente. (Portal M. , 2010) Se trata entonces, de un orden que debe de ser mantenido, aún si eso implica mermar la calidad de vida de otros, en este caso específico de sujetos vulnerables que pueden ser las mujeres. Se haga de forma consciente o no, se lleva a cabo desde el poder, la autoridad y el sometimiento. Es una manera de mantener las jerarquías, que probablemente sea una respuesta ante el mismo miedo de perder control y poder.

La espacialidad del miedo no significa identificar y describir lugares y áreas intimidantes, sino más bien un análisis complejo de la espacialidad de género, ya que las experiencias sociales de las mujeres resultan tener consecuencias manifestadas en los espacios (Hille, 1999). Es decir, en este caso específico de las mujeres al hacer uso de espacios públicos es el miedo el que dictamina, en mayor

medida el su uso, que más allá de lugares específicos que puedan resultar amenazantes, se trata de que en una sociedad machista las mujeres son seres *vulnerables* y sus vidas se ven restringidas espacialmente.

Una suposición errónea común del enfoque geográfico más tradicional es que las áreas físicas que las mujeres temen son más importante que las connotaciones simbólicas de espacio Rachel Pain en (Hille, 1999). En otras palabras, la geografía se enfoca a que el miedo puede desaparecer desde la planeación adecuada de un lugar, sin embargo, el miedo es algo que existe simbólicamente en el imaginario de las mujeres. Los imaginarios y lo real se entrecruzan en una visión en ocasiones deformada de la realidad. (Patiño-Díe, 2015:405) Los temores hacen referencia a un instinto de supervivencia, en este sentido, los mismos se instauran a través de lo desconocido, en un entorno urbano se generan por el poco conocimiento de un lugar, adicional a ello el solo hecho de ser mujer representa una lectura de si mismas como vulnerable, esto dado el entorno cultural que lo ha fomentado. (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017) Esos temores se fomentan en contextos sociales, familiares o laborales, se emitan alertas: “Cuidate”, “no andes sola” “Siempre voltear hacia atrás”. (Hille, 1999).

En este sentido, los hombres logran su objetivo: tener el poder sobre el espacio público que es el que les *pertenece* solo a ellos. Existe un miedo real porque existe una violencia contra ellas de manera real, el diseño del espacio público también contribuye a que los espacios parezcan más intimidantes de lo que podrían ser. Las mujeres crecen con la idea de que siempre deben de tener miedo, siempre cuidarse en la calle, del extraño, cuidarse aún más en la obscuridad, caminar rápido.

Una ideología del miedo se sustenta en el crimen noticias en los medios que se centran en temas sensacionalistas, exageran la violencia y tienden a culpar víctimas femeninas por su destino. (Hille, 1999). La sociedad patriarcal ha educado a las mujeres para estar alerta frente a peligros difusos, y la violencia hacia ellas encuentra explicaciones causales en su propia conducta. (Patiño-Díe, 2015:412) Discurso que hasta la fecha hoy se utiliza: **la revictimización**, lo que implica poner

en tela de juicio los hechos descritos por la víctima y en ocasiones se defiende al victimario. Son acciones opuestas a la comprensión y a la empatía, lo último que se espera al exigir justicia.

Las narrativas sobre el espacio público son las que presentan los medios de comunicación y al hacer poco uso de éste, se genera un conocimiento general de lo que pasa en la ciudad en abstracto (Portal M. , 2010) Es la intimidación que crea la calle en sí misma entre mujeres, porque de manera constante se recibe este mensaje de que la calle para las mujeres es peligrosa. Se han establecido poco accesible y si a eso se le suma la constante de los medios de aseverar que afuera hay peligros, más las experiencias negativas que se han tenido. La aversión al espacio público se da como algo *natural*. El discurso por parte de los medios también es una manera de reforzar el control que se pretende

2.7. Perspectiva de género en lo urbano

2.7.1. El derecho de la mujer a la ciudad y al espacio público: Cd Patriarcal

Las ciudades se estructuran desde las relaciones de poder, y estas se reproducen reproducido en aquellas prácticas cotidianas donde las mujeres no tienen, o no se atreven, a elegir su propio comportamiento espacial (Hille, 1999), esto se traduce en que, al momento de planearse una ciudad desde una perspectiva masculinizada hegemónica, que desdibuja las necesidades específicas de algunos sectores sociales como grupos vulnerables y minoritarios (comunidad LGBTTI+, personas con capacidades físicas distintas, infancias, mujeres ancianos, entre otros) tanto al ser omitidas necesidades específicas de estos sectores al momento de la planeación, como al ser violentadas, al querer apropiarse o hacer uso de estos espacios públicos o la carencia en cuanto a la accesibilidad de servicios básicos y espacios públicos de calidad. Es importante dejar de percibir la ciudad como peligrosa y desordenada y que la excusión de esta, es por protección de las mujeres y grupos minoritarios. (Wilson, 1992)

La vivencia de las mujeres se vuelve compleja, principalmente al ser omitidas al momento de la planeación y por la situación espacial específica para ellas, es decir: la violencia vivida en el espacio público y la falta de una perspectiva de género al ser planeada.

La ciudad se ha planteado como un entorno que no toma en cuenta actividades de cuidados, por el contrario, solo actividades de producción y o comercio, son las que se respaldan espacial y físicamente (Valdivia, 2018). Actividades y espacios que están asignados por género, en este sentido, si un orden sociocultural determina el orden urbano, el orden urbano en sí mismo puede determinarse gracias a las relaciones de género. Si se reconoce y los roles de proveedores y/o cuidadores dejan de ser exclusivos de un solo género se puede generar un cambio importante en el espacio público.

Sí existe una conciencia de que los roles se asignan de manera cultural, también pueden ser reasignados. No se hace referencia a intercambiar los roles, pero si a que comiencen a ser asignados sin importar el sexo. Sin embargo, también hay que considerar que las actividades de cuidados y productivas no pertenecen específicamente. En este sentido, cuestionar e incluso considerar la reestructuración de los esencialismos que generacionalmente se le han otorgado las mujeres que solo las vincula a los cuidados dadas su fisiología. (Valdivia, 2018).

Bajo esa premisa es importante y necesario que se realice un análisis que permita colocar a las mujeres como sujetos de derecho a la ciudad. Los estereotipos de género probablemente sigan esta dicotomía durante varias generaciones más, sin embargo, es importante empezar a visibilizar que las actividades reproductivas, y de cuidados requieren un lugar en las políticas públicas. Más allá de romper estereotipos se trata de tener acceso a la justicia debido a que la vivencia de las mujeres resulta temerosa y adicional a ello el trabajo doméstico, representa una carga adicional para ellas, al tener una doble jornada de trabajo, a nivel profesional y/o laboral y adicional a ello trabajo doméstico. La construcción de políticas públicas:

Dirigidas a las mujeres que cuidan a personas dependientes debe ser obligatoria en un proyecto de justicia distributiva. (Pires, 2009)

Pensar el acceso al mercado laboral de manera equitativa, pues este también se teoriza a través de la hipótesis del desajuste espacial que refuerza la segregación por sexo. (Cattan, 2008). Así ofrecer mejores condiciones laborales podría brindar acceso a mayor tiempo al trabajo doméstico por parte de ambos sexos o incluso considerar que las infancias pueden ser cuidadas de manera colectiva, por ejemplo.

A lo largo de la historia las mujeres han estado fuera de la vida pública, en la antigua Grecia no existía la palabra ciudadana, por ejemplo, el significado se remitía a “esposa de ciudadano”, hoy en día vemos como la situación ha cambiado, pero aún hay camino que recorrer. Si bien existe una población femenina en ámbitos públicos, artísticos, políticos, la situación aún no llega a la paridad. La ciudadanía griega no era neutral, no contemplaba a toda la población real de la Polis, excluían a sujetos que consideraban como inferiores: esclavos, infantes, sujetos pertenecientes a otra nación y a las mujeres (Fuentes Santibáñez, 2012) La vida pública no ha incluido a las mujeres de manera significativa. Las ha excluido de las ciudades, de sus espacios públicos, de la toma de decisiones, e incluso de disciplinas y del arte.

Para Elizabeth Wilson y Joan Scott la visibilización de las mujeres como trabajadoras representó un problema para la sociedad de ese momento (revolución industrial siglo XIX principalmente en Europa y Estados Unidos). Al comenzar a trabajar, circular por las calles, hacer uso de espacios públicos (las mujeres son objeto de tentación para los hombres aparentemente sin capacidad de control) y a recibir salario. Desde una perspectiva moral se cuestionó incluso si su papel como *mujer* disminuía en medida no se dedicaba de manera exclusiva a las labores domésticas, e cuestionó luego a plantearse si las mujeres debían o no recibir dicha remuneración. (Scott, La mujer trabajadora en el siglo XIX., 1993) y (Wilson, 1992).

En este sentido, bajo paradigmas culturales y sociales las mujeres debían permanecer en lo doméstico, para evitar tentar a los hombres y realizar trabajos domésticos.

Cambiar la concepción de que las ciudades representan peligro para los sujetos femeninos a que sean espacios que les garanticen ocio y vida digna, hacer uso de todos sus servicios y todo lo que ella representa como Lefebvre (1968) alguna vez dijo y que no sea una *aparente neutralidad*. La ciudad es un asunto político, en sentido real de la palabra, ha de ser planteada en interés general y **no en interés de unos pocos**. (Martinez Muxi Z. , 2004:1).

Bajo esta perspectiva, los espacios urbanos son planeados con una visión que no abarca toda la diversidad, y que es androcéntrica, y que no toma en cuenta en su planeación las diferencias sociales, de género, edad e incluso fisionómicas, terminan por ser espacios poco habitables para ciertos sectores poblacionales. Aunque la ciudad ha sido creada con la idea de satisfacer necesidades humanas universales y brindar calidad de vida, al referirse a la humanidad se omite de manera importante a la mitad de la población mundial: las mujeres. Según datos de las Naciones Unidas y la CIA (Central Intelligence Agency) en el mundo hay actualmente (2019) un 50,5 % de hombres y un 49,5 % mujeres de 7700 millones.²¹ A pesar de ser la mitad de la población mundial. Las mujeres en apariencia representan minoría (Lerner, 1990).

El universalismo es una forma de enmascarar que el sujeto de los derechos de ciudadanía es masculino Cristina Carrasco en (Martinez Muxi, Casanovas, Cicoletto, Fonseca, & Gutierrez Baldivia, 2011) ,bajo esta premisa se puede decir que los hombres son la norma, **de acuerdo a sus necesidades se han explicado los funcionamientos espaciales**. (Soto, 2014:201)

Por lo que el uso y diseño de espacios públicos ha tenido a los hombres como norma a hombres con poder adquisitivo, proveedores, independientes, activos,

²¹ Fuente: <https://www.saberespractico.com/demografia/cuantos-hombres-y-mujeres-hay-en-el-mundo-actualmente/>

adultos jóvenes de cierta corporalidad, y otros estereotipos adjudicados al sexo masculino. Los espacios públicos y el acceso a ellos marcan diferencia y pueden volverse restrictivos o excluyentes para quienes no son parte de la norma: niños, mujeres, ancianos, personas con diferencias físicas, pertenecientes a la comunidad LGTTI+, pobres, entre otros.

“Desde una crítica feminista, Lefebvre es señalado por su concepto de *oeuvre* donde se percibe a lo “público”, como el dominio del hombre blanco, heterosexual, de clase media-alta”, debido a que su definición no relaciona las nociones de poder y control con **identidad y género**. Por consiguiente, no cuestiona **las relaciones de poder basadas en el género** como uno de los factores dominantes que afectan el potencial para hacer realidad el derecho a usar la ciudad y el derecho a participar en la vida urbana (Fenster, 2010:68)”.

En este sentido, si las ciudades fueran neutrales, no patriarcales y “para todos” habría un uso homogéneo, en la medida de lo posible, del espacio público y un genuino derecho a la ciudad de los diversos sujetos que la habitan: mujeres y grupos diferenciados. Las relaciones patriarcales se ven manifestadas en el espacio público a través del miedo a la violencia y al uso de los espacios públicos (Soto, 2014). Es decir, las violencias cometidas contra mujeres reafirman el poder que se suponen los hombres. Las ciudades patriarcales cuentan con una serie de fenómenos y prácticas sociales que las caracterizan como tal, es la manera en cómo se van espacializando los lugares y la manera en cómo fueron planeadas desde un inicio muestra que existe una intención, que pudiera ser inconsciente, de someter y controlar a las mujeres recluyéndolas en el ámbito doméstico.

Como consecuencia de los nuevos órdenes globales, el imperante capitalismo, el neoliberalismo como instrumento económico, resultan en inconvenientes morfológicos y sociales que se presentan en las ciudades, así la conceptualización teórica de ciudad y espacio público se enfoca a una *idealización* del mismo, la que afirma que éste *debería* de ser aquel contenedor de: diversidad,

conflicto, elemento para la construcción de identidad individual y colectiva, instrumento para reivindicar el derecho a la ciudad y por lo tanto ejercer la ciudadanía. Sin embargo, las ciudades contemporáneas no siempre responden a estas afirmaciones, como se mencionó antes, se convierten en espacios excluyentes.

2.7.1.1.- Estrategias

A pesar de que el espacio urbano es escenario para procesos sociales y observación de comportamientos humanos, son los ciudadanos quienes establecen estrategias para su utilización. (Portal M. , 2010) En este sentido las mujeres a pesar de los miedos crean estrategias para adaptarse y enfrentar un ambiente que de manera constante las violenta física y simbólicamente. Cuando analizamos la territorialidad²² desde un discurso femenino se integran significados aparentemente contradictorios: «agorafobia» y el «confinamiento territorial», con el «control del territorio» y la forma arcaica según la cual el territorio es lugar del «encuentro festivo» con el otro (Lindón, 2006:13). Se reconoce al espacio público como aquel lugar donde poder entablar una relación con el otro, y el relacionarse con el otro es una característica humana, pero también el mismo espacio produce temor.

De acuerdo con Susan J. Smith (1989), Rachel Pain (1991), Koskella Hillie (1999), Julia Toro y María Ochoa Sierra, (2017), Anna Ortiz, María Prats, y Mireía (2014), Maria Ana Portal (2010), Susan Fenster (2010) Ana Falú (2009) pueden distinguirse dos tipos de estrategias: Las restrictivas y las empoderantes

Restrictivas

Si las mujeres permanecen en el interior por temor a un ataque violento, sus opresores obtienen más control del espacio público. Smith, Pain, en (Hille, 1999) De tal manera que es una privación parcial de vida en la ciudad, por cuidado, por precaución. Tomar precauciones que a menudo son espaciales, como evitar ciertos puntos de la ciudad o no salir después del anochecer. (Hille, 1999). De tal modo que

²² Para Lindón la territorialidad se describe como el vínculo que genera el sujeto con el o los espacio(s) que habita en el sentido de darle un significado subjetivo y así generar o no arraigo con el mismo a lo largo de su vida. (Lindón, 2006)

vemos cómo es que los espacios físicos determinan el accionar de mujeres. Entonces ¿Qué pasaría si el equipamiento urbano brindara iluminación suficiente, si los espacios fueran lo suficientemente abiertos? ¿así se lograría un sentimiento de seguridad en el espacio público?

Con el objetivo de evadir agresiones las mujeres solicitan compañía para salir a la calle. (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017) Es decir, en ocasiones solicitan que las acompañe un varón, familiar o no, pues les resulta complicado estar solas en el espacio público. Incluso descartan la compañía de otras mujeres, pues implica también ponerse en riesgo colectivo.

Desde la adolescencia, las mujeres son conscientes que su cuerpo es considerado un objeto, esto restringe su uso del espacio público. (Ortiz, Prats, & Baylina, 2014:53). Por lo que en apariencia deben limitar no sólo el uso de los espacios, sino también la libertad de sus propios cuerpos. La contención²³, en el caso de las mujeres, es generalmente a una sensualidad desbordada (contener su propio cuerpo) o a los peligros del afuera: la vulnerabilidad frente a hombres desconocidos que no las respeten. (Portal M. , 2010:314) y para ello son educadas, contener su vestimenta, actitudes y su propio cuerpo (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017) . De tal manera que la responsabilidad queda en las mujeres, y han de cuidarse, han de cubrirse, han de caminar con mucha precaución para evitar una agresión en un campo minado como lo es la ciudad sin saber en qué momento algún agresor pudiera abordarlas. Pareciera que la racionalidad masculina a la que tanto se ha apelado se queda corta cuando ve un cuerpo femenino en vulnerabilidad.

Las narrativas y discursos de las mujeres que hacen uso de los espacios públicos denotan que existe una rabia genuina dada su exclusión de espacios públicos generada por el miedo de ser víctima de alguna agresión, así como al visibilizar que los espacios continuamente son controlados por los hombres y que el mismo diseño puede colocarlas en una posición vulnerable. (Fenster, 2010). Si

²³ Contención como aquello que detiene una acción y como acción de delimitar y marcar lo propio. (Portal M. , 2010)

bien la rabia puede ser determinante e incluso empoderante en escenarios determinados, en este caso que presenta la autora con su informante, expone el conocimiento de las control patriarcal sobre las mujeres. La rabia generada, al percibir la exclusión y la restricción simbólica de uso de espacios y de la ciudad puede, ser dignificada al tomar acciones como a continuación se traduce en estrategias empoderantes.

Empoderantes

De aquí que el enfrenarse al espacio público con lo que ello implica resulta una manera de reivindicar su derecho a la ciudad y desafiar al sistema patriarcal. Si las mujeres tienen el coraje de salir, facilitan el acceso al espacio para otras mujeres por su presencia (Hille, 1999). El sólo circular son seguridad aparente, puede ser una estrategia que empodera al momento de hacer uso del espacio público, porque como se vio antes, el miedo puede resultar incluso beneficioso para el agresor que ratifica su aparente poder. Existe un genuino reclamo de las mujeres a poder circular sin miedo en la ciudad y sin importar la temporalidad, con todo y miedo lo hacen y resulta una acción reivindicativa. (Patiño-Díe, 2015).

“Como ese lugar primero en el cual ejercer los derechos y resistir las violencias: el cuerpo como resistencia. Ese espacio privado y único, el espacio primero del que apropiarnos para poder adueñarnos de otros territorios: la casa, el barrio, la ciudad, el país. El cuerpo de las mujeres como lugar de la defensa de derechos, todavía restringidos, y sobre el cual aún se ejerce el poder y se expresan violencias. Apropiación de los cuerpos, para poder apropiarnos del espacio público.” (Falú, 2009:29)

La colectividad entre mujeres y apropiación de espacios públicos que se muestran con diversas acciones estratégicas: Apropiarse de espacios, rechazar, cuestionar las violencias, y reaccionar ante agresiones, eliminar la culpa y organización apelan a fomentar confianza y empatía entre mujeres (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017). Sin embargo, confrontar a los agresores en ocasiones crean

la extraña sensación de estar haciendo lo incorrecto, algo que no corresponde a los mandatos sociales y a lo que no se espera de una mujer: enfrentar al agresor y dejar la sumisión de lado que es una actitud ligada con los estereotipos de femineidad.

La violencia en contra de la mujer es una manera de ejercer poder y se tiene tan naturalizada que cuando existe la digna rabia por parte de las mujeres a protestar (ya sea por un tocamiento en el transporte público o manifestaciones en el espacio público) la sociedad parece entenderlo como una agresión y no como una respuesta a la violencia previamente cometida. Desde una perspectiva feminista se plantea cómo es que el género influye en concepciones y prácticas universalizadoras, y han colocado sistemáticamente a las mujeres y grupos subordinados en desventaja. (Pires, 2009)

El uso individual del espacio no se basa en elecciones libres e independientes, sino que es producto de relaciones de poder social (Hille, 1999), dicho de otra manera, no es elección propia alargar el camino para llegar a casa, evitar lugares, es una social, de poder y politizada que orilla a las mujeres a tomar estas decisiones.

2.7.1.2.- Género como factor de movilidad en la ciudad

Conforme a lo mencionado con anterioridad, si bien, las condiciones respecto a mantenimiento de transportes públicos, accesibilidad a los mismos, en sentido de económico y de accesibilidad, el abastecimiento del servicio sea el suficiente, la conectividad y conexión, así como la estructura urbana, entre otros, son factores que inciden en la percepción y experiencia de movilidad de los usuarios. No obstante, factores importantes en dicha percepción y experiencia tienen que ver con aspectos sociales y culturales, tales como roles de género. En este sentido, debe entrar a consideración que la manera en cómo la población vive la ciudad es completamente distinta entre un sujeto y otro, de manera particular, la movilidad, en sentido de corporalidad se ve manifestado, incluso desde la infancia. Iris Marion Young argumentó desde la observación a niños que al lanzar una pelota usan todo el cuerpo a diferencia de las niñas que hacen uso únicamente del brazo, que las mujeres no pueden ser el “cuerpo fenomenológico”²⁴. (Priya Uteng & Cresswell, 2008).

De la misma manera existe un mandato social en el que las mujeres, deben desenvolverse bajo cierto comportamiento desde la subordinación y recato. En este sentido, pareciera que la presencia de las estas en distintos espacios debe obedecer a la discreción, a ser cuerpos que no incomoden, cuerpos que pidan de manera constante aprobación, cuerpos rígidos, cuerpos que respondan únicamente a una estética visual, cuerpos, corporalidades, posturas, comportamientos, que de manera constante están bajo la inspección de los otros, inspección u observación que el espacio público acoge, el espacio público llega a otorgar anonimato, para así juzgar y señalar.

²⁴ Según la interpretación de Jorge Ferrada sobre el concepto de cuerpo fenomenológico de Maurice Merleau-Ponty se trata de un cuerpo consciente de su existencia, desde su sentir, dispuesto a ser reconocido en todo su esplendor, sin limitaciones y que además, genera una sinergia y correspondencia con el mundo en el que se encuentra. (Ferrada, 2019) (Ferrada, 2019)

Una referencia adicional, vinculado con lo simbólico, tiene que ver, por ejemplo, con la idea del panóptico, en donde manera constante e inconsciente las mujeres son vigiladas o se sienten vigiladas desde cualquier ángulo en el espacio público que tiene que ver con la vida social y la moralidad: *no enseñar demasiado, lucir erguida, recatada*, entre otros. Es decir, desde lo individual, colectivo y desde la espacialidad, existe normas implícitas y/o morales que mantienen un orden sobre los cuerpos femeninos:

“Las justificaciones para mantener la vigilancia y regulación del cuerpo femenino en movimiento fuera del espacio doméstico pueden ser religiosas, sociales, o relacionadas a derechos especiales, y están asociadas en términos discursivos tanto a la concesión de privilegios por ser consideradas diferentes como a la protección en relación con ataques sexuales, irrespeto o agresiones variadas de los hombres” (Vidal e Souza & Fontoura de Oliveira, 2016:337-338).

Sobre esta diferencia encontramos que de manera particular existe una brecha de género a nivel mundial y particularmente en la movilidad la cual está significativamente correlacionada con la brecha de género en el empleo, las condiciones laborales pueden explicar las vivencias diferencias desde patrones de la movilidad. En este sentido, como se vio de manera previa, existe una serie de elementos que influyen en la forma en que nos movemos. De modo tal que nuevamente no sólo se hace referencia a la movilidad para generar el desplazamiento físico de un cuerpo de un punto “A” a un punto “B”, sino que la movilidad en si misma hace referencia a la corporalidad, la movilidad también es corpóreo²⁵. Tomar en cuenta estas afirmaciones ha generado una interpretación de las mujeres como estáticas y hombres como móviles. Existen diferencias a nivel corporal, las hay, sin embargo, y parece que las mismas han sido utilizadas como

²⁵ El concepto corporeidad se relaciona con el lenguaje corporal y los espacios urbanos que constituyen el lugar donde los sujetos se desenvuelven en los procesos de socialización. (Ramírez, 2018:226)

argumento para considerar que existe una inferioridad corporal y por tanto a nivel social también.

Es decir, a ojos la sociedad, las mujeres deben guardar cierta compostura, imagen y recato. En sentido, lo que, en parte, popularmente define a la masculinidad es la racionalidad y su manera de contenerse, y entonces por el lado contrario, como de manera previa ya se postuló, las mujeres son educadas para *autocontrolarse, deserotizarse, cubrirse, comportarse, contenerse*. Es decir, las mujeres y su corporeidad responden a un imaginario de seres pasivos y estéticos, incluso en ocasiones vistos como productos de consumo, estos elementos inciden en cómo es que las mujeres y su corporeidad se han desenvuelto en un medio desde comportamientos socialmente impuestos.

Los roles de género socialmente asignados a las personas encargadas de tareas domésticas y cuidados del otro dentro de un núcleo familiar en su mayoría son mujeres. El hecho de que existan familias en donde ambas partes realicen estas tareas no quiere decir que sea una situación generalizada en el resto de los hogares, de tal manera que en muchos casos existe una restricción real y simbólica para las mujeres el estar fuera y lejos de casa durante más tiempo que los hombres. Por lo que las soluciones se derivan en la permanencia dentro del área cercana para sus actividades cotidianas. Como consecuencia, se limitan en su movilidad, buscan empleo cercano a sus domicilios o la escuela de los hijos y así realizar viajes que representen inmediatez y poder coordinar también actividades de lo doméstico. Así, en ocasiones, se da el **efecto túnel**²⁶, donde hay movilidad limitada en cierto territorio,

²⁶ Referido a las limitaciones que desde diversos órdenes se imponen al movimiento de las mujeres son un acto pleno de restricciones sociales, culturales y materiales. Los impedimentos a los desplazamientos libres (en cualquier lugar y en cualquier hora) surgen tanto por causa de las regulaciones escritas o tácitas o por las que están asociadas a papeles sociables inflexibles y complejos. Expresa el hecho de que la libertad de movimiento en Occidente está distribuida de forma desigual, según género, clase social, edad o raza (Sheller, 2008) Para muchos, las restricciones para escoger trayectos y modos de transporte, retira del universo de posibilidades, durante la vida, los viajes por espacios inimaginables y todos los encuentros con universos sociales desconocidos (Jiménez, 2003; Jirón, 2010; Pires, 2013). Significa también el empobrecimiento de las oportunidades de aprendizaje ético que el espacio público proporciona y compromete el acceso al derecho a la ciudad, a sus oportunidades. (Vidal & Fontoura de Oliveira, 2016)

y resulta complejo o poco frecuente ir más allá. En sentido, de las vivencias urbanas de género esto está bien representado, pero recordemos que a nivel laboral (por ejemplo, el llamado techo de cristal), social, familiar, también se generan estas restricciones que finalmente recaen en la limitación social de las mujeres.

La estructura urbana, más allá de sus jerarquías espaciales, conexiones o estructuras en sí misma, define las dinámicas de los usuarios. La manera en que afecta a las mujeres es un tema de discusión. La vivencia de las mujeres es mucho menos satisfactoria en el espacio público debido a que llevan a cabo una movilidad restrictiva y expuesta a violencias en el ámbito urbano, en comparación de las vivencias que tiene un hombre en la ciudad debido a que una ideología masculina está plasmada en el diseño espacial centrada en actividades laborales “masculinas”, lo que dificulta los desplazamientos de las mujeres y establece guetos para diferentes grupos sociales (Toro Jiménez & Ochoa Sierra, 2017:80).

Adicional a lo previamente mencionado, es importante tomar en consideración que los hombres viajan más, hacen viajes más largos, y más directos, llamados traslados lineales y en y una considerable parte de ellos lo hacen desde vehículos motorizados, en ocasiones propios e individuales, es decir, las mujeres hacen viajes más cortos, con escalas y más cerca de casa y hacen más uso del transporte público. (Alcantara de Vasconcellos, 2010) (Gauvin, Tizzoni, Piaggis, Young, & Adler, 2020) (Tobío, 2014) (Priya Uteng & Cresswell, 2008) (Huerta & Gálvez García, 2016) (Cattan, 2008) (Miralles-Guasch & Cebollada, 2003.)

Otro factor que ha impactado en la movilidad de la mujer es la industria automotriz que ha estado especialmente enfocada hacia un mercado masculino, que viene de la idea representada y reforzada de los roles asignados culturalmente que plantea que las mujeres *al estar en casa* no requieren el uso de un automóvil y, en caso contrario, las mujeres han sido blanco de un mercado de artículos más especializados.

Los estereotipos de género culturales se ven reforzados con postulados que de manera implícita manifiestan que las mujeres son incapaces de hacer uso de

máquinas, por su supuesta *inferioridad intelectual*, e incluso que si han de hacer uso de ellas es para su único rol de ama de casa: “Qué placer es tener una máquina que ella misma pueda manejar sin perder la dignidad, para hacer llamadas, para ir de compras, para un viaje placentero, para pagar una pequeña deuda social” Scharff en (Priya Uteng & Cresswell, 2008:4)

Esta descripción, visto desde diferentes escalas y formas de movilidad, revela cómo el género constituye la movilidad y está constituido por la movilidad en una diversidad de formas, la movilidad y el género, ambos conceptos resultan interdependientes. Esta movilidad reducida para las mujeres podría resultar, entre otros aspectos, de la interacción, de las limitaciones culturales, de la infraestructura, de recursos económicos y de una serie de desigualdades de movilidad conectados con factores sociodemográficos entre ellos, el concepto de género. Como ya se ha mencionado en el apartado de espacio público (cfr. 2.1), la ciudad misma es reflejo y producto de la estructura social. Así, la movilidad se ve como una forma de repensar y deconstruir el marco a través del cual se expresa el control social. (Cattan, 2008). Si existe este control social es gracias a las creencias culturales, reglas religiosas, costumbres, entre otros, que además han sido mantenidas de forma generacional, son normas implícitas en la sociedad, que, si bien se cuestionan, la idea es poder encontrar la manera de que, desde el urbanismo exista inclusión real.

“Las principales diferencias en las necesidades básicas de la movilidad de hombres y mujeres están relacionadas con la división del trabajo, influenciada por el género dentro de la familia y la comunidad” (Alcantara de Vasconcellos, 2010:35.) Si los cuidados y las tareas domésticas son vistas con la importancia que ameritan y son llevadas a cabo de forma equiparada por ambos sexos, es posible que dichas tareas sean vistas como actividades necesarias para la vida pública ser vistas como actividades secundarias o relegadas. Por lo que, si se plantea un cuestionamiento acerca de las actividades asignadas por género, también los espacios públicos pueden ser repensado y a su vez las conexiones en la ciudad por lo que en las movیلidades también habría un impacto, es entonces que se podría considerar una

movilidad más incluyente. La experiencia de las mujeres y sectores vulnerables cobra peso al momento del entendimiento de una movilidad integral.

Poder interseccionar género y movilidad resulta de cierta forma compleja, pues en ambos casos, son distintos factores los que determinan dichos conceptos como por ejemplo el contexto cultural, histórico, económico, social, entre otros tienen implicaciones en cómo es que los sujetos construyen un concepto de género y movilidad, no obstante, género indiscutiblemente representa una variable de importancia cuando de realizar traslados en la ciudad se trata, en este sentido es importante hablar de cómo es posible abrir un panorama en torno a lo movilidad que tenga en cuenta la diferencia que implica el género.

Los efectos del género en la movilidad, es en parte, lo que conduce a reinterpretaciones de categorías y conceptos espaciales, es decir, el género influye de manera importante como es que vivimos los espacios y cómo estos son percibidos y/o conceptualizados por los sujetos. Mientras no exista una equidad en la repartición de tareas domésticas y laborales (y otras dimensiones, por ejemplo, la educación), lo menos que se puede hacer es, desde el urbanismo, contemplar ideas de espacios que se adapten y piensen en las necesidades específicas sectores poblacionales que ha sido omitidos para hacer justicia desde la movilidad.

Hay que considerar que, si las políticas, modalidades, rutas, costos, infraestructura de transporte se enfocan en garantizar una movilidad urbana, digna, segura, accesible, y vista como un derecho a toda la población que considere a mujeres, niños, ancianos y gente con discapacidad se tiene una movilidad incluyente. Por ejemplo, generalmente son las mujeres las que cuidan a los infantes y la forma en que ellas se trasladan en la ciudad resulta muy específica, debido a que no solo se cuidan a sí mismas, cuidan a otros, tanto en la calle como en transporte público y pesar de las diferencias de clase social y acceso a los medios de transporte, el común denominador es que cuidan de otros. Considerar diferentes movilidades en diferentes contextos junto con otros, nos permite ver las

interacciones de género y movilidad a diferentes escalas (Priya Uteng & Cresswell, 2008)

La existencia de datos deficientes o nulos de movilidad diferenciada debido al género pone en evidencia que la planificación urbana no considera éste como factor para la movilidad, de tal manera que se omiten propuestas de transporte público que beneficien a mujeres y niñas (Gauvin, Tizzoni, Piaggis, Young, & Adler, 2020):2

Si bien las mujeres representan un grupo social objetivo para políticas públicas en cuestión de movilidad (por ejemplo, vagones exclusivos, y/o andenes), es importante que se analice en relación con la movilidad masculina que es libre y sin restricciones. (Vidal e Souza & Fontoura de Oliveira, 2016). Es, decir más que generar espacios separatistas (que es la acción inmediata y afirmativa por parte del Estado), se cuestiona, sino más bien se trata de erradicar actitudes masculinas, para así, evitar exclusión, separatismo y segregación derivados por ejemplo de la inseguridad y el acoso sexual. Si se ha tomado en consideración que las mujeres permanecen más cerca de su hogar (que esto no garantiza que no tengan desplazamientos por largos periodos) habrá, entonces, que tomar en consideración la accesibilidad desde cualquier vivienda, cualquier empleo para que la distancia recorrida antes de llegar a algún destino no represente un inconveniente.

La movilidad particularmente la que hacen las mujeres, se fundamente en viajes cercanos a su hogar, pero con una variedad de destinos que de igual manera tienen que ver con lo doméstico como compras, escuela, gestiones, entre otras y que además lo llevan a cabo a pie. (Tobío, 2014). Adicional a esto, los hogares numerosos (incluidas personas dependientes o niños) muestran una mayor desigualdad en patrones de movilidad entre mujeres y hombres, a diferencia de aquellos formados por una sola persona (mujer u hombre), donde hay mayor similitud entre ambos sexos. (Gauvin, Tizzoni, Piaggis, Young, & Adler, 2020). Es decir, nos encontramos nuevamente con que todo lo que compete a tener un hogar, en el sentido estricto de llevar a cabo tareas de abastecimiento y preparación de

alimentos, limpieza, gestión, pagos, y cuidados de otros, son llevados a cabo por mujeres, por lo que la manera en que ellas llevan a cabo sus desplazamientos tiene características muy específicas y necesidades puntuales. También es importante que se admita que se ha tenido relegadas a las mujeres de la vida pública y que por ello sus movilidades y otras situaciones urbanas se viven de manera diferenciada, en ambos casos, el objetivo final recae en que las movilidades y espacios públicos genuinamente plurales como se señala en la teoría y en estatutos de gobierno.

La movilidad con perspectiva de género proporciona avances teóricos en la construcción de conceptos y representaciones espaciales, en la construcción de una comprensión crítica de conceptos espaciales e interpretaciones del comportamiento espacial de las poblaciones. (Cattan, 2008) Así, el modelo de movilidad, en donde se da prioridad a la individualidad, a la rapidez, eficacia y por tanto motorizado, entre otros, genera consecuencias importantes como contaminación, saturación vehicular, desigualdades, entre otros. Lo que lleva a la búsqueda de alternativas más sustentables, que no solo el uso de medios de transporte más “limpios”, sino también el cuestionamiento del modelo de ciudad hegemónico. (Huerta & Gálvez García, 2016:12)

A lo largo de la historia, se han llevado a cabo acciones para la reivindicación de derechos para las mujeres, de primera instancia ser consideradas ciudadanas y sujetas de derecho, la exigencia por una igualdad laboral y profesional, así como decidir derechos reproductivos, lo que se ve traducido en una serie de conquistas respecto a sus derechos, no se puede decir que se trata de una situación generalizada en todo el planeta, debido que existe un sesgo de derechos en distintos países, por ejemplo restricciones a las mujeres para hacer uso del espacio y el transporte público e incluso moverse de manera motorizada (pensar en una motocicleta o automóvil) aún existen:

En Corea del Norte se les prohibió usar bicicletas y vehículos motorizados en la capital pues ya habían provocado muchos accidentes. En Arabia Saudita en 2011, presionado por sectores

liberales, el rey Abdalah aprobó de “forma condicionada” el derecho a hacer uso de la bicicleta (Vidal e Souza & Fontoura de Oliveira, 2016)
:347

Existe una brecha de género en los distintos ámbitos de la vida. Lo que parece generar una incomodidad social al ver a las mujeres en espacios que no son los suyos, es decir, algunos espacios públicos. Por lo que las mujeres experimentan una vivencia restrictiva infundada desde el miedo, el temor y la percepción de inseguridad, en las calles, en los transportes públicos, entre otros. Que las mujeres, en la narrativa, *deberían* estar subordinadas, las que no lo están, rompen con lo establecido que es depender de los de los hombres y no solo depender de ellos, también existe el imaginario de la pertenencia al hombre, no en un sentido de sujeto sino de objeto. A nivel movilidad y accesibilidad se tiene el potencial de innovar y reinterpretar las relaciones de género desiguales arraigadas socialmente.

Senderos

Una de las maneras en que se logra tener accesibilidad es desde lo caminable, en este sentido, una ventaja de esta movilidad es cuando sucede a nivel barrial, a nivel local, o como de manera previa se mencionó en radio cercano. Los senderos no representan más que un camino caminable. La caminabilidad es el valor económico del caminar, o prescindir de los vehículos motorizados, hacer uso de algún otro medio de transporte que no consuma fuentes no renovables y poluyentes. Es subestimado en las decisiones de planeamiento urbano de organismos oficiales, ya que medirla es complicada. Litman en (Bezerra & Taipa., 2004)

En este este sentido, si esta modalidad de movilidad quiere ser llevada a cabo y puesta como alternativa, la creación de vías peatonales debe ser prioridad, debe tomarse en cuenta también la accesibilidad, la pavimentación, plazas y/o expandas, infraestructuras para personas con discapacidad y que las conexiones sean funcionales, por ejemplo. Sin embargo, en el sentido de beneficiar a la eficacia y rapidez y, por ende, a los automovilistas y sectores privados desde los ámbitos

gubernamentales, ni peatones ni ciclistas son beneficiados, usuarios que a lado de los automovilistas son vulnerables. De manera puntual, los planeadores no lo consideran, no obstante encontrarse bajo un contexto en el que se vive de manera rápida y motorizada resulta complicado el considerar la caminabilidad a grandes escalas. En casos de que ser contemplados estos senderos, no son usados (por razones diversas), así que se asume que la gente no quiere caminar, por lo que se han descartado.

La red urbana en sí está constituida por los trayectos que realiza la gente en su día a día:

“las conexiones ocurrirán solamente entre nodos contrastantes o complementarios (...) de la escuela, a la casa, a un almacén comercial, a una oficina o a un parque; hay mucho menos necesidad de ir de una casa a otra. (he ahí el contraste o complemento)”.
(Salingaros, 2005:8)

He aquí la importancia de considerar la caminabilidad como una alternativa a la movilidad urbana, no obstante, “la gente no puede caminar más allá de una distancia máxima entre nodos (que puede ser determinada empíricamente)”. (Salingaros, 2005:9) En este sentido, el crear senderos bajo este criterio podría resultar algo beneficioso, es una oportunidad de quitarle protagonismo a la movilidad motorizada, y si determinamos que la bicicleta se encuentra de manera intermedia entre la motricidad humana y la que no es humana, planear bajo ese esquema también puede brindar nuevos panoramas en torno a la movilidad.

En el sentido de la bicicleta tiene consigo beneficios también, por ejemplo, resulta de fácil transportación, ya sea sobre ella o caminar junto a ella, por lo que puede ser un transporte intermodal (Jiménez Castillo, 2012). Bajo este esquema el combinar la bicicleta y el metro o caminar y la bicicleta, resulta beneficioso para el usuario, para el ambiente y, para evitar, por ejemplo, congestión vehicular. Si bien esta última en un inicio fue creada para el uso de la clase obrera, actualmente el simbolismo de lo que representa es algo completamente alejado de

esa realidad. Una propuesta es llevar a cabo la construcción de infraestructuras en zonas alejadas de la centralidad y otorgar espacios confinados dentro vialidades principales para que así la percepción de peligro se vea disminuida y así los usuarios incrementen. (Huerta & Gálvez García, 2016). En relación con esto último, en definitiva, podemos afirmar que: La calle/autopista, es una manera de segregar, en sentido estricto cuando de vehículos motorizados se trata, pues genera un espacio para uso del sector que tiene el poder adquisitivo de costear un auto y no para todos. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2003.)

En este sentido resulta de importancia considerar distintos y variados factores que impacten en la movilidad aspectos sociales y de infraestructura para de verdad poder brindar accesibilidad a todos los sectores desde corporalidades hasta factores económicos y que además puedan crear un ambiente saludable y equitativo.

2.7.1.3.- Habitabilidad: el género y la condición de ser mujer

La calidad de vida considera: **salud, asistencia médica, lo comunitario, la interacción social, lo ambiental y económico en cuanto a la disponibilidad y calidad de los recursos** elementos vinculados con expectativas comunitarias conformadas por ideologías referentes o dominantes. (Rueda, 2004) Es decir, son distintos los parámetros que se establecen para una calidad de vida sea considerada existente o nula, y los cuales se toman desde las creencias, intereses, costumbres, entre otros, de la comunidad es decir dependen de la subjetividad individual y colectiva. Los factores que determinan la calidad de vida que puede tener un grupo social, en algún territorio determinado, dependerá tanto de los sujetos que habitan el territorio como de las características del mismo entorno. Hay elementos que pueden generar una percepción particular de las condiciones de vida y lo que significan los habitantes, lo llamado interseccionalidad²⁷.

²⁷ La interseccionalidad es una herramienta para el análisis, el trabajo de abogacía y la elaboración de políticas, que aborda múltiples discriminaciones y nos ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades. Representa un papel fundamental en el trabajo en derechos humanos y desarrollo. Sugiere, además, formas diversas en las que puede ser utilizada por las personas que trabajan en

Así que, cuando se piensa en calidad de vida se piensa en condiciones básicas para desarrollar actividades del día a día sin alguna carencia y que genere satisfacción y sentimiento de bienestar que, cómo lo explica la OMS²⁸: no es sólo la ausencia de enfermedad o padecimiento, sino también el estado de bienestar físico, mental y social. En este sentido, calidad de vida consiste en encontrar un equilibrio entre elementos físicos y sociales de un territorio y/o lugar, y al mismo tiempo generar una relación de los individuos y el entorno, así poder llevar a cabo satisfacción de sus necesidades individuales y colectivas.

La calidad de vida es multifactorial desde la cual podemos tener ciertas formas de medir de forma objetiva con indicadores, la vivencia que el sujeto pueda tener de sí mismo resulta de suma importancia. (Rueda, 2004) Se puede decir entonces que se trata de una serie de satisfactores que cuando se integran proporcionan a un sujeto o colectividad vida y desarrollo de una manera adecuada, es decir con un mínimo de carencias en sentido social, económico, cultural, y psicológico.

La calidad de vida sugiere tres niveles que la afectan: microsistema (crecimiento personal y desarrollo de oportunidades), mesosistema (técnicas de mejoras del programa y del entorno) y macrosistema (políticas sociales). (Moreno S. H., 2008:52) Es decir, el conjunto de elementos que proporcionen satisfacción y bienestar en la vida cotidiana, van desde lo personal e individual hasta aquellas condiciones que pueden generar bienestar a toda una comunidad, por ejemplo las políticas públicas y/o normativas que tienen como objetivo regular la producción de viviendas y espacios públicos que garanticen un nivel de vida apropiado desde la percepción del individuo. Lo que mejor describe al concepto es la «calidad de la vivencia que de la vida tienen los sujetos», dado a que pertenece a un universo ideológico relacionado con un sistema de valores y responde también a la salud

defensa de la igualdad. Fuente:
[https://www.awid.org/sites/default/files/atoms/files/nterseccionalidad -
una herramienta para la justicia de genero y la justicia economica.pdf](https://www.awid.org/sites/default/files/atoms/files/nterseccionalidad_-_una_herramienta_para_la_justicia_de_genero_y_la_justicia_economica.pdf). Recuperado: 25
Enero 2022

²⁸ <https://www.who.int/es/about/governance/constitution>

psicosomática y el sentimiento de satisfacción de la misma, es un constructo social. (Rueda, 2004) y (Reyes Pérez, 2012)

Es importante exponer, que la percepción y la subjetividad resultan elementos fundamentales para la construcción del concepto de calidad de vida. Tener lo necesario para la supervivencia cómo: refugio, alimentos, agua e interacción social, entre otros, puede no representar sinónimo de calidad de vida. Más allá de lo elemental, la percepción de los sujetos incide en construcción de calidad de vida. Puede ser que los estándares mínimos de vivienda, de acceso a servicios de salud e ingreso económico se cumplen. No obstante, elementos como la felicidad o plenitud que son conceptos construidos desde la subjetividad, influyen en la construcción de calidad de vida. Los sujetos son quienes desde su propia vivencia lo definen y se notará en su discurso. Es decir, si no hay plenitud humana no se podría decir que hay calidad de vida. Sin embargo, se puede tener lo básico e incluso estar por encima de lo básico y aun así considerar no haber calidad de vida dada la falta de interacciones sociales significativas, por ejemplo.

En este sentido, tanto lo objetivo que contempla los aspectos físicos y/o espaciales como aspectos de índole subjetivos como la felicidad, son factores, que en su conjunto son considerados para generar calidad de vida. Estos factores pueden ser de primera instancia: físicos, ambientales, pero también sociales, económicos, e incluso políticos.

Así la distribución de la ciudad, la accesibilidad de la misma, los aspectos estéticos ciudad, el ordenamiento urbano, la manera en que se encuentra conectada, de las distintas zonas urbanas, la accesibilidad a servicios impacta en la manera en cómo los habitantes se sienten en la ciudad, como viven su vida cotidiana. Los gobiernos solventen estas situaciones de deficiencia en estos aspectos básicos, y esto determina la habitabilidad y calidad de vida en un territorio específico. De las 34 naciones que integran la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) México reprobó en cuanto a calidad de vida:

Indicador		OCDE	México
1	Seguridad. Tasa de homicidios por cada 100,000 habitantes	22.9	4.2.
2	Ingresos. Ingreso disponible de los hogares	18907 Dlls	6554 Dls
3	Acceso a servicios. Hogares con banda ancha.	67.20%	25%
4	Tasa de desempleo y empleo		
	Empleo	63.80%	67%
	Desempleo	8%	5%
5	Educación. Fuerza de trabajo con un título de educación secundaria.	74.60%	40%;
6	Salud. Esperanza de vida	74.2 años	79.5 años
7	Medio ambiente. Nivel de contaminación del aire.	12.3	11.5
8	Vivienda. Habitaciones por persona.	1	1.8
9	Participación cívica. Porcentaje de votantes en la última elección nacional	44.60%	67.70%

Tabla 2. Indicadores calidad de vida

respecto a sus ciudadanos. Un estudio midió nueve indicadores para determinar el nivel de bienestar, en los cuales en la mayoría México se ubica peor que el promedio de las naciones. Datos comparados con el promedio de los países pertenecientes a la OCDE²⁹

²⁹ La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), fundada en 1961, agrupa a 34 países miembros y su objetivo es promover políticas para mejorar el bienestar económico y social de las personas en el mundo.

Si bien, estos indicadores se postulan desde ámbitos internacionales, todos enfocados a necesidades humanas. No obstante, la calidad de vida en México está por debajo del promedio, se trata de indicadores objetivos y que pueden ser medidos se toma en cuenta la percepción también, según el estudio fue basado en la experiencia vivida y el comportamiento una vez que sus necesidades no se ven cubiertas y como es que perciben que la centralidad de servicios representa fuentes de trabajo y por ende una vida más sana. Se hace alusión también a que las necesidades pueden ser genéricas, no obstante los satisfactores son regionales y las políticas públicas deberán ser pensadas en la región y en las necesidades exclusivas que los habitantes manifiesten.

Como se mencionó antes, en apartados anteriores, que exponen que la vivencia de las mujeres en la ciudad, en espacios públicos resulta complicada y desde la perspectiva femenina estos resultan en un sinónimo de miedo e inseguridad y un espacio que socialmente les ha sido negado desde el miedo, las el poder y la sumisión.

En este sentido es importante, señalar que bajo una lógica social y cultural a las mujeres se le han asignados roles específicos y por tanto necesidades puntuales, bajo este enfoque (Araos, 1992) expone la importancia de visibilizar la existencia de necesidades prácticas y estratégicas: Las primeras son las concebidas desde las condiciones y deficiencias concretas experimentadas por mujeres que generan un impacto en su vida cotidiana, las segundas se definen desde el análisis de las circunstancias de subordinación, dadas las relaciones de poder y que entorpecen plantear alternativas más igualitarias y democráticas de organización social.

Las mismas relaciones de poder que se ven reflejadas en el control y poder que se tiene sobre el espacio público. Las mujeres son desplazadas del mismo desde el miedo y la percepción de inseguridad, fenómeno que parte del imaginario

Fuente:<https://expansion.mx/economia/2014/10/06/9-indicadores-de-calidad-de-vida-que-mexico-reprueba>

colectivo que afirma que las mujeres pertenecen al espacio privado, dadas sus facultades biológicas de gestación las tareas domésticas y de cuidado les han sido delegadas. Por eso es importante tomar en cuenta estos aspectos para formular políticas públicas que reconozcan los roles cultural y socialmente asignados impactan en la vida urbana.

Estos imaginarios sociales y culturales no sólo se manifiestan en esas tareas que son asignadas a un solo género específico, también se ven reflejados en cómo hombres y mujeres viven de manera distinta la ciudad, también la producción de espacios e incluso el sistema económico actual se ve regido por esta división sexual del trabajo. La importancia que se le ha dado sistémicamente a la productividad ha hecho que el urbanismo se preocupe más por la producción que por el habitar. Desde una visión que pone al hombre como el centro del mundo genera que la función de trabajar y producir sea prioritaria y en ese sentido es para los hombres, no para las mujeres. (Tobío, 2014) Es decir, la producción en el sentido capitalista ha sido prioridad por lo que tener espacios para producir y comercializar ha sido prioridad, sin bien las agendas públicas mundiales han tenido cambios en este sentido, no le resta importancia al hecho de que la producción de la ciudad tiene este enfoque hegemónica y patriarcal. Un claro ejemplo, son las zonas habitaciones populares alejadas de las zonas urbanizadas, así la accesibilidad a espacios públicos, servicios y ofertas que tiene la vida urbana para las mujeres aún se encuentra restringido, la calidad de vida, en condiciones específicas se ve mermada, porque parte de la vida urbana y su calidad tiene que ver con el acceso a estos espacios y la participación en la vida pública de la ciudad. Si no se tiene la accesibilidad y adicional si se les violenta en estos espacios, la calidad de vida no puede ser considerada como óptima. Dos acontecimientos importantes en Latinoamérica para las mujeres en lo urbano fueron: el pensamiento feminista instaurado en la academia y los movimientos sociales a favor de la igualdad de las mujeres desde la década de 1970 (Soto Villagrán, 2016:38).

La postura de la CONAVI es difundir, respetar, proteger y garantizar el ejercicio del Derecho Humano a la Vivienda Adecuada, con énfasis en la perspectiva de género y un enfoque interseccional a la población históricamente discriminada.

Existe una real y complicada preocupación por parte de los gobiernos a nivel mundial de tener un mejoramiento en los asentamientos humanos para que esto repercuta de manera directa en su calidad de vida. Como consecuencia de la economía actual, el nivel de vida va en decremento y por lo que se recortan servicios sociales orillan a las mujeres a ser económicamente activas con la finalidad de tener mayores ingresos en el hogar y gestionar carencias. Borja en (Soto Villagrán, 2016). A lo largo de la historia las mujeres han generado luchas para la reivindicación por sus derechos humanos. Esta lucha tiene objetivos tanto para ejercer su ciudadanía como sujetos activos que son, reivindicar derechos humanos y vivir sin violencia en espacios urbanos

Las ciudades se encuentran restringidas para las mujeres, por tanto, en zonas populares se incorporan más a organizaciones con fines reivindicativos (vivienda, gestión barrial/municipal) y significan su espacio local como sitio de resistencia y lucha social para transformar el hábitat urbano. (Soto Villagrán, 2016) En este sentido, las mujeres al ser las que permanecen más tiempo en sus espacios locales, es decir, en sus barrios son las que accionan para visibilizar las deficiencias e injusticias de sus espacios inmediatos, lo hacen por la colectividad y el bien común desde lo que tienen a la mano. (Müller, 2016) Analiza el ejercicio ciudadanía y reivindicación del derecho a la ciudad desde apropiarse y revitalizar espacios urbanos (viviendas) como medio y objeto de la lucha para manifestarse en contra de la marginalización por mujeres indígenas del Centro Histórico.

Dado que existe un amplio sesgo entre la vida llevada por distintos sectores sociales que determinan su calidad de vida, no obstante, hay sectores que resienten aún más estos sesgos de manera específica la subordinación histórica a las que las mujeres han sido expuestas. No es lo mismo la calidad de vida experimenta por una mujer en la sierra norte del estado de Oaxaca a una mujer profesionista que vive en

la Ciudad de Monterrey. En este sentido, existen múltiples factores que impactan en la calidad de vida, sin embargo, la condición de ser mujer merma de manera considerable esta experiencia resultada de la significación social de género y espacio que se ha dado de manera histórica.,

Al tomar en cuenta las variables y elementos para considerar que existe habitabilidad y/o calidad de vida para las mujeres resulta más complicado llevar a cabo esta afirmación de manera satisfactoria. Las vivencias de las mujeres se describen como experiencias en dónde un común denominador es el miedo no obstante, también se hace mención de las restricciones de movilidad autónoma en el sentido de horarios y áreas específicas en la ciudad, entre otros.

El sesgo de género que se ha materializado bajo el imaginario socio cultural de las responsabilidades domésticas asignadas únicamente a las mujeres, impacta también en la accesibilidad al campo laboral, por ende a sueldos dignos, independencia financiera y así la aspiración a una eficiente y oportuna movilidad social que garantice calidad de vida. En este sentido, el acceso a la vivienda y a la propiedad de la misma, por tanto, posibilidad de movilidad dentro del mercado inmobiliario, son de vital importancia para la autonomía femenina y su uso del espacio urbano. Molina (2006) en (Soto Villagrán, 2016)

Bajo las premisas antes mencionadas se resalta la importancia de tomar en cuenta el concepto de género para los procesos de planificación urbana y desarrollo social. Las mujeres se encuentran el foco de políticas sociales específicas. En este sentido también es importante reconocer el triple rol desempeñado: crianza y educación de infancias, proveedora económica y como gestora barrial que busca generar mejores condiciones de vida comunitaria. (Araos, 1992) Las mujeres han sido marginadas, excluidas y discriminadas de manera histórica y social consecuencia de ello su calidad de vida se ve mermada con el uso restringido de espacios públicos tangibles, como la calle y aquellos simbólicos como cargos políticos. Admitir esta violencia simbólica, sistémica y estructural puede ser un

primer paso para resarcir los perjuicios, partir de ahí y generar propuestas en desarrollo urbano sin la división sexual del trabajo.

Si la planificación urbana se enfoca en dar prioridad a crear espacios que cumplan con lo básico, como viviendas dignas con áreas verdes, acceso a transporte, equipamiento e incluso considerar crear nuevas centralidades que logren cubrir requerimientos básicos de la población, para después satisfacer aquellas que van más allá de espacios de vivienda y recreación, es decir, pensar en el espacio, y de manera el espacio público como un elemento que da reconocimiento social, crea convivencia vecinal y al mismo tiempo otorga la idea de ser ciudadano activo.

TERCERA PARTE: PERCEPCIONES DEL ESPACIO Y TRANSPORTE PÚBLICO
EN UN PERÍMETRO DETERMINADO.

3.- Aspectos metodológicos

Se plantea con la presente investigación identificar y analizar indicadores de habitabilidad desde la movilidad de las mujeres, de manera específica, mujeres que hacen uso del territorio y transportes públicos en el trayecto metro Auditorio-Nacional-fuente Fuente de Petróleos en la Ciudad de México. De igual manera, pretende analizar e interpretar las experiencias de las mujeres como sujetos de derechos activos en la ciudad de México cuando llevan a cabo su movilidad o el uso de espacios públicos.

La metodología aplicada, como se ha mencionado en la presente tesis, es empírica, fenomenológica, interdisciplinaria y con un enfoque mixto con un subenfoque explicativo. Se trata de un trabajo de corte empírico, puesto que existe un caso de estudio, en un territorio específico. Fenomenológico debido a que se analizarán experiencias subjetivas y su relación con la conciencia social de las mujeres y su condición como tal, generadas desde y a partir de los usos de los espacios públicos y llevar a cabo su movilidad en los transportes públicos en la ciudad de México, concretamente en el territorio de estudio que comprende el trayecto metro Auditorio-fuente Fuente de Petróleos. Es de enfoque mixto puesto que se obtuvo una mayor claridad respecto al presente trabajo de tesis desde la interdependencia entre las aproximaciones cuantitativa y cualitativa, así el entendimiento es más amplio a los problemas de investigación. (Creswell, 2017) Es interdisciplinaria porque interrelaciona las disciplinas del urbanismo y la sociología para analizar la problemática del presente trabajo. Desde la teoría urbana se analizará el espacio público como un espacio e incluyente, no obstante, en la práctica desde una perspectiva femenina, el mismo se vive como excluyente. Desde la sociología con la perspectiva de género será llevado a cabo el análisis de las percepciones de inseguridad, peligro y miedo y como es que estas percepciones inciden en la movilidad de las mujeres e incluso el desarrollo de estrategias para llevar a cabo sus trayectos en la ciudad de México y definir lo que consideran como calidad de vida.

Es importante resaltar que las aproximaciones metodológicas mencionadas están, en la presente tesis, interrelacionadas entre sí, como podremos observarlo, en primera instancia, a continuación, en la descripción del procedimiento del enfoque mixto y, posteriormente, en el análisis. En lo que respecta al enfoque mixto con subenfoque secuencial explicativo, y con el objetivo de llevar a cabo la recopilación de datos cuantitativos y posteriormente cualitativos, se llevó a cabo el siguiente procedimiento:

1. Delimitación del territorio (delimitación de la zona)
2. Reconocimiento del territorio y observación no participante.
3. Diseño de instrumento de observación no participante.
4. Delimitación de la muestra: identificación y selección de informantes
5. Aplicación de instrumento de observación.
6. **Enfoque mixto subenfoque exploratorio explicativo**
 - 6.1. Cuantitativa Secuencia exploratoria
 - 6.1.1. Diseño instrumento (Cuestionario/encuesta)
 - 6.1.2. Muestreo: identificación y selección de informantes
 - 6.1.3. Aplicación del instrumento (encuesta) con enfoque cuantitativo
 - 6.1.4. Análisis de los datos cuantitativos
 - 6.2. Cualitativa Secuencia explicativa
 - 6.2.1. Diseño de entrevista semiestructurada
 - 6.2.2. Muestreo: identificación y selección de informantes
 - 6.2.3. Aplicación de instrumento (entrevista semiestructurada)
 - 6.2.4. Análisis de los datos cualitativos

A continuación, se describe cada una de las etapas y actividades.

3.1.- Delimitación del territorio.

La elección del territorio parte de la importancia de la zona, pues se encuentra en el distrito Chapultepec-Polanco, que es el distrito con mayor recepción laboral. En este sentido, la muestra de informantes a elegir considera a mujeres en edad productiva que hagan uso de la zona en su movilidad. De manera específica, la

delimitación del polígono del estudio parte de considerar a la Av. Paseo de la Reforma como una arteria de la ciudad y la más importante, ya que comunica el poniente con el norte atravesando la ciudad. En dicho recorrido que va de Santa Fe hasta la Basílica de Guadalupe, se encuentran múltiples puntos de importancia. Existe un diagnóstico de movilidad de la avenida, el cual arrojó como dato que Metro auditorio nacional es uno de los puntos con mayor afluencia de usuarios en toda la avenida. Dicho punto es considerado como origen y destino en la movilidad de muchos habitantes de la ciudad de México, de igual manera, el desplazamiento de usuarios hacia la zona de corporativos en las colonias Polanco y Lomas de Chapultepec, hace que la fuente Fuente de Petróleos se convierta también un punto estratégico en la movilidad de usuarios.

3.2.- Reconocimiento del territorio y observación no participante.

Un primer acercamiento fue llevado a cabo en un periodo de 10 días en donde se acudió de manera aleatoria de lunes a domingo, dentro de un rango en horarios escalonados y específicos con en horarios escalonados 7:00 a 9:00 am, de 2:00 a 3:00 pm y finalmente de 5:00 a 7:00 pm, para identificar de forma general actores, temporalidades y actividades. El recorrido llevado a cabo fue sobre Av Paseo de la reforma hacia fuente Fuente de Petróleos, de manera específica, el recorrido abarcó desde calzada Chivatito y hasta Avenida Moliere hacía abarcando también la avenida Campos Elíseos, Monte Elbruz. Hacia el sur el recorrido fue el mismo hasta la avenida Pedregal y Antole France hasta su intersección con Monte Elbruz. De manera puntual fueron abarcados también los jardines de la república del Líbano y Jardín Winston Churchill:

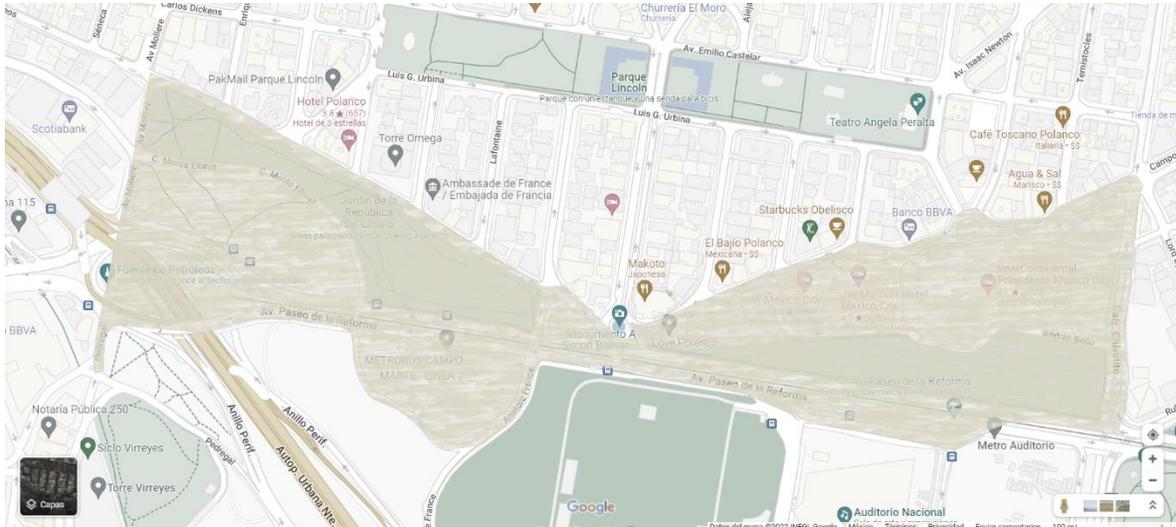


Imagen 2. Plano de localización del trayecto y territorio recorrido, localizado sobre avenida paseo de la Reforma en la alcaldía Miguel Hidalgo en CDMX. Elaboración propia con la herramienta Google maps.

Se identificaron tantos puntos como actividades entre actores de interés que posteriormente serán revisados en el apartado de análisis y resultados.

3.3.- Diseño de instrumento de observación no participante

Posterior a ello, fue llevada a cabo la realización de la bitácora de observación, en donde se estableció identificar de manera puntual actores, actividades, temporalidades y la relación entre los actores, por lo que el diseño del del instrumento fue el siguiente:

Actor		
Actividades		
Temporalidad		

Tabla 3. Diseño de instrumento

Con dicho instrumento fue llevada a cabo la observación no participante y se observó a un determinado grupo de informantes, como se explica a continuación en el punto 4.

3.4.- Aplicación de instrumento de observación no participante

Se acudió de lunes a sábados durante un aproximado de 15 días en horarios escalonados: 7:00 a 10:00 am 2:00 pm a 3:00 pm y finalmente de 5:00 a 8:00 pm.

Se limitó a estudiar el territorio específico del trayecto, observado en la imagen 1, metro auditorio Nacional-fuente Fuente de Petróleos, con la finalidad de observar algunas dinámicas de movilidad, en el caso específico de las mujeres al hacer uso de la zona. En dicho momento del trabajo de campo se abordó de manera aleatoria a distintas mujeres, para conocer si el motivo de presencia en el lugar era por motivos laborales, de ocio, de paso o únicamente de tránsito y así formular la manera en cómo abordar a las posibles informantes

4. La delimitación de la muestra se realizó a partir de identificar, temporalidades, actores y puntos importantes de afluencia de usuarias. Por lo que el muestreo fue no probabilístico convencional. Debido a la facilidad de acceso a informantes, dada la afluencia de gente en la zona.

Si bien, se encontró en la proximidad del territorio de estudio, afluencia de gente y de manera específica también mujeres, estas no respondían a las necesidades para dicho estudio, es decir, no eran mujeres usuarias de transporte público, trabajadoras de la zona y/o usuarias frecuentes.

Enfoque mixto con subenfoque secuencial exploratorio-explicativo secuencial

Este enfoque consta de dos fases: la parte cuantitativa exploratoria a través de una encuesta, y la parte explicativa con entrevistas semiestructurada:

6.1. Cuantitativa Secuencia exploratoria

Esta fase acaeció a través de una encuesta, que derivó en análisis de frecuencias y correlaciones, para obtener tópicos precisos y así puntualizar en la parte explicativa con una entrevista semiestructurada. La Fase cuantitativa consta de las siguientes fases:

3.5.- Diseño de instrumento (encuesta)

Se llevó a cabo la realización de un instrumento de corte cuantitativo, es decir una encuesta con la finalidad para puntualizar sobre las vivencias de las mujeres en el espacio público. Una encuesta es cual es una herramienta indispensable para el

análisis de relaciones sociales y conocer comportamientos de grupos específicos. Romo, H. L. (1998). Y que los resultados de dicha encuesta deberían de ser representativos de la población. Cáceres, L. J. G. (Ed.). (1998). Fueron revisados los tópicos, las variables, los objetivos e indicadores de habitabilidad, de la presente tesis, para poder llevar a cabo la elaboración de un instrumento que diera los resultados pertinentes. Se realizó una encuesta que aplicó la escala de Likert, la cual representa una medición acerca de que tan de acuerdo se está respecto a un tema. Consta de 27 reactivos, con distintas variables, cada uno con escala. Fue elaborada de manera digital a través de Google forms (Ver anexo 1)

3.6.- Aplicación de instrumento con enfoque cuantitativo

La aplicación de la encuesta fue llevada a cabo en el territorio de estudio en el horario más pertinente según la afluencia de gente, es decir, posterior a las 4:00 pm, durante las dos primeras semanas, puesto que por la mañana se descartó la aplicación, pues las informantes descartaban el poder colaborar dado que el tiempo no les era suficiente. Dado que la cantidad de reactivos y sus distintas opciones el tiempo transcurrido entre encuesta y encuesta fue de 13 a 21 minutos, se optó por acudir también por la mañana de 8:00 a 12:00 pm y por la tarde de 4:00 a 7:00 pm durante la tercera semana para poder llegar a la realización de 100 encuestas a mujeres de 18 en adelante usuarias, tanto de la zona como del transporte público.

El acercamiento a las informantes fue llevado a cabo cuando el ambiente propiciaba que las informantes pudieran otorgar su tiempo, es decir, si se les veía sin prisa, sentadas, en aparente espera, entre otros. Para la aplicación se usó una tableta y/o celular para una mejor accesibilidad a la información y mayor eficacia en el vaciado, análisis de datos, y resguardo de información. En ocasiones la tableta fue dada a las informantes pues externaron, sería más rápido si ellas leían los reactivos y contestaban de dicho modo la encuesta.

3.7.- Análisis de datos cuantitativos.

Posterior a la realización de las encuestas, fue llevado a cabo el vaciado de datos cuantitativos. El procedimiento fue vaciar datos desde Google forms y llevar

a cabo la realización de gráficos y tablas dinámicas desde Excel, no obstante, dado que, dicho proceso resultaba complejo de analizar, se llevó a cabo una segunda vuelta de análisis con la herramienta SPSS, que es un programa estadístico informático, dicho análisis buscó frecuencias y correlaciones con datos de temas específicos, tales como: edad y acoso sexual, percepción de espacio público y prácticas discriminativas entre otras. Los resultados obtenidos fueron analizados, para poder puntualizar en el diseño del instrumento de corte cuantitativo, es decir, la elaboración de la entrevista semiestructurada (Ver anexo 2)

3.8.- Diseño de instrumento (entrevista semiestructurada)

El objetivo de las entrevistas semiestructuradas es revelar el conocimiento existente de manera que se pueda expresar en forma de respuestas y, por tanto, hacerse accesible a la interpretación. U. Flick (2004) La entrevista consta de un cuestionario que fue realizada de manera previa y el contenido de esta con tópicos en orden conforme la misma estructura de la presente tesis y consta de preguntas abiertas (Ver anexos). Fue llevada a cabo según las correlaciones y frecuencias encontradas en el análisis de datos cuantitativos, desde luego también fueron tomados en cuenta tanto las variables de la investigación cómo los objetivos de la presente tesis. Con la entrevista semiestructurada, se propone ahí la posibilidad de un flujo de ideas y la comunicación en ambos sentidos, es decir entre informante y entrevistador para que al mismo tiempo puedan ser abordados distintos temas que se consideren de importancia. El entrevistador se enfrenta también a la cuestión de si, y cuándo, indagar con mayor detalle y apoyar al entrevistado para adentrarse profundamente (Flick, 2004:107)

Identificación y selección de informantes. Por cuestiones éticas y de respeto los nombres mostrados no son los reales de las informantes.

No.	Informante	Característica	Tipo de Movilidad
1	Hana	Oficinista/Profesionista	Tránsito cotidiano, trabaja en Polanco
2	Selene	Oficinista/Profesionista	Tránsito cotidiano trabaja en Lomas de Chapultepec

3	Tina	Oficinista/Profesionista	Tránsito ocasional, ocupa el EP del perímetro de estudio como lugar de encuentro para su trabajo
4	Diana	Estudiante	Tránsito poco frecuente, se encontraba en la zona por cuestiones médicas
5	Nancy	Oficinista/Profesionista	Tránsito cotidiano, trabaja en Lomas de Chapultepec
6	Alejandra	Oficinista/Profesionista	Tránsito, trabaja en Lomas de Chapultepec
7	Itzel	Emprendedora	Tránsito ocasional, ocupa el EP del perímetro de estudio como lugar de encuentro para su trabajo
8	Grecia	Independiente	Tránsito ocasional, ocupa el EP del perímetro de estudio como lugar de encuentro para su trabajo
9	Cecilia	Empleada	Tránsito cotidiano, trabaja en Lomas de Chapultepec
10	Tatiana	Estudiante	Tránsito Cotidiano, vive en Lomas de Chapultepec
11	Nayelli	Oficinista/Profesionista	Tránsito ocasional, usa la zona para fines recreativos y actividades físicas. Se traslada desde la zona centro de la ciudad.
12	Elizabeth	Empleada	Tránsito poco frecuente, se encontraba en la zona por cuestiones de esparcimiento
13	Úrsula	Oficinista	Tránsito cotidiano, trabaja en Polanco
14	René	Estudiante/trabajadora independiente	Tránsito cotidiano trabaja en Lomas de Chapultepec
15	Valentina	Estudiante	Tránsito poco frecuente, se encontraba en la zona por cuestiones de esparcimiento

Tabla 4. Identificación y selección de informantes

3.5.- Aplicación de instrumento (entrevista semiestructurada)

Posterior a tener elaborada adecuada el instrumento, se dio a pie a contactar a las informantes que participaron en la parte exploratoria, es decir, en la encuesta. Una vez que la encuesta era finalizada se les exponía el motivo de esta, por lo que se les solicitó manera de poder comunicarnos posteriormente con ellas, algunas proporcionaron número telefónico, otras proporcionaron correo electrónico. Se

realizó contacto con ellas con el mismo objetivo: llevar a cabo una entrevista más elaborada. Fueron citadas a través de la plataforma zoom o telefónica, por cuestiones derivadas a la pandemia COVID 2019, además de que, algunas de las informantes manifestaron no contar con el tiempo para cuadrar una entrevista personalizada. Las entrevistas fueron realizadas en horarios acordados por ambas partes, la duración de las llamadas y/o reuniones por zoom, tuvieron una duración aproximada y en promedio de 40 minutos.

La realización de estas fue con un cuestionario/guión de entrevista, en dónde al realizarlas, el procedimiento fue el siguiente: se les recordaba la temática de ésta, el objetivo de la investigación, haciendo énfasis en que no serían solicitados datos personales por lo que se solicitaba grabar únicamente su voz. La intención de contar con un registro grabado fue tener accesibilidad a la conversación de manera puntual y al mismo tiempo contar con el resguardo de la información.

CUARTA PARTE: NARRATIVAS DE LA EXPERIENCIA DE MOVILIDAD EN CIUDAD DE MÉXICO

4.-Resultados y discusión

4.1.- Reconocimiento de sitios de interés e importancia en el trayecto metro auditorio-fuente de petróleos y la movilidad.

En el espacio público del perímetro de estudio de estudio se realizó el reconocimiento de los principales sitios de movilidad e interés, con el propósito de observar, de manera no participante, a actores, actividades en diversas temporalidades como se explicó en el apartado metodológico (cfr. Apartado III) lico en el apartado metodológico (cfr. Apartado 3).

La observación no participante e identificación de sitios, prácticas y/o actividades realizadas por distintos actores que, desde dicho espacio, llevan a cabo en su movilidad. En lo observado resaltan, en su mayoría, actividades vinculadas con la movilidad. Es decir, actividades como: esperar el transporte, esperar a alguien más, el desplazamiento en sí mismo, el uso de bici-estaciones y bicicletas. No obstante, también fueron reconocidos otros tipos de actores que se encuentran en la zona en circunstancias laborales: elementos de seguridad pública, comerciantes informales, boleros, promotores ocasionales de servicios y/o productos, choferes de transporte público y privado, paseadores de perros, entre otros. Posterior a ello, de manera particular y debido a los propósitos de esta tesis, las mujeres fueron el objeto de observación.

A continuación, se señalan actividades específicas según la temporalidad y actor observado, así como un listado de sitios de interés localizados en el perímetro de estudio en los que fueron observadas tanto actividades, como actores de interés con la finalidad de vincularlos o no, movilidad, género y calidad de vida. (Véase tabla 5)

1.1. Actores y prácticas de movilidad en el trayecto.

1. Salida del metro auditorio sobre Calzada Chivatito: Su importancia deriva de ser un punto de conexión entre el metro y distintos transportes, de manera específica camiones con distintos destinos a la ciudad (por ej: Chapultepec, Santa Fe, Av. Constituyentes).
2. Salida del metro auditorio sobre Av Paseo de la Reforma sentido Oriente-Poniente: representa un sitio de importancia al ser una conexión entre el metro y transportes (por ej: metrobus, camiones, taxis públicos y privados con distintos destinos: Satélite, Bosques, Palmas, Valle Dorado, entre otros. Es un punto de encuentro, de espera e incluso de convivencia.
3. Salida del metro auditorio sobre Av. Paseo de la Reforma sentido Poniente-Oriente: Punto de conexión entre el metro y otros tipos de transporte (por ej: metrobus, camiones, taxis públicos y privados, con distintos destinos de la ciudad, principalmente hacia el centro de la ciudad: Chapultepec, Insurgentes, entre otros. Punto de encuentro, de espera e incluso de convivencia.
4. Parada Metrobus Auditorio sentido oriente poniente: Representa un destino final en trayectos motorizados en la red de transporte metrobus. Punto de conexión entre modalidades de transporte.
5. Esquina Andrés Bello con Jorge Elliot: Resulta un lugar de paso entre el la parada de metrobus y metro Auditorio y el posible destino final de los actores. ya que se observan actividades como: venta de alimentos, arreglo de calzado, y punto de encuentro.
6. Parque Winston Churchill: El uso de este parque responde a sujetos que buscan un momento de recreación y/o descanso fuera de sus sitios de trabajo, en horario de 2:00 a 4:00.
7. Parque Winston Churchill (2) Este parque se encuentra espacialmente fragmentado, ya que del lado más cercano a los hoteles Marriot y W resulta difícil visualizar la existencia de bancas colocadas al interior, si se camina sobre la acera en dirección a Fuente de Petróleos.

8. Esquina Av. Paseo de la Reforma esquina con Julio Verne: resulta un cruce importante, así como escala para algunos transeúntes en el trayecto metro Auditorio-Fuente de Petróleos. Existe la venta informal de alimentos.
9. Av. Paseo de la Reforma, esquina con calle Monte Elbruz: Es cruce de importancia, dada la afluencia de peatones han sido requeridos elementos de seguridad para controlar el tránsito de gente y vehículos para evitar accidentes.
10. Parada Campo Marte sentido oriente poniente: Es la última parada de la ruta del Metrobús Línea 7 trayecto indios Verdes-Campo Marte la afluencia de gente en horario específico es representativa.
11. Jardín de la República del Líbano: El uso de este parque responde a sujetos que buscan un momento de recreación y/o descanso fuera de sus sitios de trabajo. Punto de encuentro y de espera. Lugar apropiado por paseadores de perros, propiedad de vecinos de la zona.
12. Av. Paseo de la Reforma intersección con anillo periférico, sentido oriente poniente: Sitio de paso, espera y encuentro entre la zona corporativa en Lomas de Chapultepec y el sistema de transporte masivo metro y metrobus.
13. Av. Paseo de la Reforma intersección con anillo periférico, sentido poniente poniente-oriental: Sitio de paso, espera y encuentro entre la zona corporativa en Lomas de Chapultepec y el sistema de transporte masivo metro y Metrobús. Sitio de paso, espera y encuentro
14. Parada Metrobús Campo Marte sentido poniente oriente: Representa un sitio de importancia al ser origen en la ruta del Metrobús Línea 7 indios Verdes-Campo Marte. La afluencia de gente en horario específico resulta representativa, las filas son visibles desde las vías rápidas y a gran distancia. Sitio de paso, espera y encuentro
15. Escaleras del auditorio Nacional: Un hito para ser considerado como lugar de encuentro, descanso e incluso recreación.

16. Parada Metrobús Auditorio sentido poniente-oriente: Representa un sitio de importancia al ser origen en dicho trayecto, la afluencia de gente en horario específico resulta representativa (Véase imagen 2)



Imagen 3. Mapa sitios de interés. Mapa modificado de: www.mapcarta.com. Elaboración propia.

4.2.- Actores, actividades y temporalidades en los sitios de interés.

En el sitio 1 se observaron transeúntes y comerciantes informales. Las actividades observadas fueron: la espera, intercambio comercial, charlas entre transeúntes y entre transeúntes y comerciantes, en las tres distintas temporalidades, estas actividades fueron identificadas, la mayor afluencia de gente fue por la mañana, antes de 10:00 am, al ser una parada camión.

En el sitio 2, se observaron actividades como: encuentros, espera y convivencia. Es decir, se observó la existencia de charlas entre distintos actores, antes de ingresar al metro, se observó a actores tomar o realizar llamadas telefónicas, justo antes de su ingreso al sistema colectivo metro, por ejemplo. La afluencia de gente es considerable en las tres distintas temporalidades, no obstante esta se ve disminuida en un horario de 10:00 a 16:30 hrs. Existe la presencia de vendedores temporales.

En el sitio 3, se observaron actividades como: encuentros, espera y convivencia. Además, la existencia de comercio informal de alimentos, genera

mayor presencia de transeúntes que acuden a comer al sitio en horarios escalonados de 13:00 a 16:00 y de 18:00-20:00 aproximadamente. Se observaron charlas entre transeúntes, transeúntes y comerciantes, y entre comerciantes y comerciantes estas últimas fueron observadas en las tres distintas temporalidades, a diferencia del sitio 3, en el sitio 4 se observaron actividades como la espera, el lugar se identificó como sitio de espera y de manera ocasional interacción entre transeúntes. La mayor afluencia de gente se observó en la primera temporalidad, es decir, antes de 10:00 am.

El sitio 5 destaca como lugar de paso, no obstante, representa una escala para algunos transeúntes, debido a la venta de alimentos y arreglo de calzado. También se observan actividades de convivencia, recreación, espera. El flujo y presencia de gente es considerable en horarios escalonados que van de 7:45 a 10:00 y de 14:00 a 16:00 aproximadamente, dada la venta de desayunos y comidas. Se observó a trabajadoras de los hoteles aledaños, quienes realizaban actividades de distracción como fumar y platicar en horario de lunes a viernes entre 18:30 y 20:00 aproximadamente. Se observa interacción entre transeúntes y comerciantes, entre trabajadores (empleados, choferes de particulares, taxistas, lustradores de zapatos, comerciantes) y entre comerciantes y comerciantes.

En el sitio 6 fueron observados trabajadores que buscan un momento de recreación y/o descanso fuera de sus sitios de trabajo, esta actividad se hace más notoria en horario de 14:00 a 16:00, el espacio se utiliza para el consumo de alimentos y el descanso. También fueron observadas actividades de encuentro y de espera, a diferencia del sitio 7, que, a pesar de pertenecer al mismo parque, se observó de manera más frecuente la utilización del mobiliario (bancas) para el acomodo de pertenencias, realizar una breve escala y/o descanso para continuar el camino.

En el sitio 8 se observó a una familia de tres integrantes (padre, madre e hija) dedicada a la venta de alimentos, en un horario específico de lunes a viernes de 7:00 a 10:30 aproximadamente y sábados de 8:00 a 11:00 aproximadamente por lo

cual resulta ser escala en el camino de transeúntes que circulan por la zona, por lo que en ese horario se observó ligera aglomeración de gente con intención de adquirir alimentos. Las actividades identificadas fueron: interacción/charlas entre transeúntes, entre transeúntes y comerciantes y platicas internas entre los vendedores y venta y compra de alimentos.

El sitio 9 es un cruce importante y dada la afluencia de peatones y vehículos se observó lo siguiente: la aglomeración de gente y automóviles va de ligera a considerable en horario de 16:30 a 19:30 aproximadamente. En este sentido, han sido requeridos elementos de seguridad pública para controlar el tránsito de gente y vehículos para evitar accidentes. También fue observada la presencia de ciclistas en el cruce, e incluso ligera aglomeración de estos. Actividades observadas: interacción entre transeúntes, entre transeúntes y elementos de seguridad pública y entre distintos elementos de seguridad pública cuando en el sitio se encontraban 2 o más elementos.

En el sitio 10, debido a que se trata de la última parada del trayecto indios Verdes-Campo Marte la afluencia de gente en horario específico es representativa y la interacción entre actores resulta mínima. A diferencia del punto 11, que, a lo largo del día, se observan distintas actividades entre distintos actores. Se observó una cantidad de transeúntes que va de considerable a moderada en un horario de 8:00 a 10:00 y de 17:00 a 20:00 aproximadamente y cuya presencia es únicamente de circulación, sin embargo, en un horario de 13:30 a 16:00 aproximadamente se observan trabajadores en momentos de consumo de alimentos, ocio y/o descanso. En un horario de 8:00 a 12:30, aproximadamente se observa la presencia de paseadores de perros, que, sin duda se han apropiado del perímetro de estudio en esa temporalidad. Vendedores de alimentos distribuidos en distintos puntos del parque están presentes desde 8:00 a 17:00 aproximadamente. Las actividades observadas son: venta, compra y consumo de alimentos. Interacción entre los trabajadores, (vendedores, paseadores de perros, taxistas, empleados de oficina).

Tanto en el punto 12 cómo en el 13, resulta interesante que ciertos actores se han apropiado de él, para establecer comercio informal discreto y lugar de espera. Se observó de manera frecuente que resulta un lugar de encuentro, en diversas ocasiones se observó a alguna persona sentada en espera de alguien más, una vez transcurridos algunos minutos, tal vez entre 5 y 20 en promedio, llegaba otra persona a su encuentro.

En el sitio 14, la afluencia de gente en un horario que va de 16:30 a 20:00 aproximadamente, la cantidad de usuarios del Metrobús es notable. Se trata de un punto de origen para la movilidad motorizada en metrobus, es la primera de 32 estaciones. La afluencia de gente es tal, que las filas pueden alcanzar de 50 a 100 metros, a pesar de que el abastecimiento de unidades vacías es continuo. Se observó que los pasajeros no abordan de manera inmediata, contrariamente a que se observa asientos vacíos y espacio disponible en la unidad. Actividades observadas: interacción entre transeúntes, entre transeúntes y vendedores informales (que hacen presencia en el horario específico, ya que en horarios previos a este no se les observa) y entre transeúntes y trabajadores del metrobus. No sólo se observa a usuarios que llegan al destino a pie, también de manera importante se observa el descenso de pasajeros de autobuses provenientes del lado poniente y así realizar un transborde y/o cambio de modalidad de transporte.

Punto 16 se observaron actividades como: espera y encuentro, consumo de alimentos, descanso. Por la importancia que representa el lugar se observó que este funciona tanto punto de salida para recorridos turísticos, como lugar de descanso y atracción para el turismo nacional e internacional. También se observó: interacción entre transeúntes, entre transeúntes y elementos de seguridad pública, turistas y elementos de seguridad pública, transeúntes y trabajadores del turibus, turistas y trabajadores del turibus.

En el sitio 16 se observa como punto de encuentro y origen. Se observan en horario de 16:30 a 20:00 aproximadamente afluencia considerable de usuarios del Metrobús. En la parte posterior se encuentra un sitio de taxis, venta de alimentos y

productos varios, por lo que, en el transcurso del día el punto cuenta con vitalidad. Las actividades observadas son: interacción entre los transeúntes, entre los vendedores y comensales, entre taxistas, entre taxistas y comensales, entre taxistas y vendedores, en esta última se observa que la interacción entre estos dos actores trasciende la convivencia cotidiana, es decir, se trata ya de una amistad o camaradería.

Actor	Actividades	Temporalidad
Pareja	Venta informal de alimentos. Fijo	De 7:00 a 10:00 am aproximadamente
Elemento femenino de seguridad pública	Vigilancia al cruce Av. Paseo de la reforma con Anatole France, (personal rotativo en el punto)	De 16:00 a 20:00 aproximadamente
Transeúnte femenino	Circulación en el perímetro de estudio	En las tres distintas temporalidades
Grupo de mujeres empleadas de hotel	Convivencia entre ellas, fuman	De 18:30 a 20:00 (no demoran más de 15 minutos fuera)
Mujeres paseadoras de perros	Cuidan de perros, los pasean, conviven con ellos.	De 8:00 a 12:00-12:30 aproximadamente.
Hombres paseadores de perros	Cuidan de perros, los pasean, conviven con ellos.	De 8:00 a 12:00-12:30 aproximadamente.

Mujer vendedora informal no fija.	Venta de dulces y cigarros	De 18:00 a 20:00 hrs aproximadamente
Elemento masculino de seguridad pública	Vigilancia en cruceros.	De 16:00 a 20:00 aproximadamente
Trabajadores de la construcción	Convivencia mientras consumen alimentos	De 13:00 a 15:30 aproximadamente
Transeúnte masculino	Circulación en el perímetro de estudio	En las tres distintas temporalidades
Ciclista femenina	Circulación en el perímetro de estudio	En las tres distintas temporalidades
Ciclista masculino	Circulación en el perímetro de estudio	En las tres distintas temporalidades
Ayudante de chofer de transporte público	Vociferar destinos, alentar a usuarios a abordar la unidad.	En las tres distintas temporalidades
Hombre vendedor informal no fijo	Venta móvil de dulces y cigarros	De 17:00 a 20:00 aproximadamente
Turistas	Circulación en el perímetro de estudio	En las tres distintas temporalidades

Tabla 5. Actores, actividades y sus temporalidades.

2. Espacio público y percepciones

A continuación, se presentan los resultados y el análisis de los datos recolectados a través de la encuesta, cuyo objetivo es parte de la identificación de los factores que inciden en la movilidad, percepción de la ciudad y espacios públicos y por ende, en la calidad de vida de mujeres que hacen uso de un perímetro de estudio específico: el trayecto metro auditorio-fuente de petróleos en la Ciudad de México.

Los tópicos del instrumento fueron colocados en el mismo orden del presente trabajo, en sentido de jerarquía por lo que al tratarse de un trabajo de investigación urbana en estricto sentido se abordó de manera inicial espacio público, perímetro de estudio de estudio como espacio público habitable, percepción de seguridad, delincuencia, violencia sexual, experiencias de movilidad en transporte público, apropiación y uso de espacios públicos, ser mujer como factor para la habitabilidad y la movilidad en la Ciudad México. Ver anexos

4.3.- Espacio público, percepciones y seguridad

4.3.1.- Trayecto metro auditorio-Fuente de petróleos: los espacios excluyentes

La encuesta realizada reveló que un 46% de las informantes considera que el espacio público es de y para todos, mientras que el 54% acumulado en: 42% medianamente de acuerdo, 6% no está ni acuerdo ni en desacuerdo, un 3% está medianamente en desacuerdo y por último 3% está desacuerdo con la afirmación.

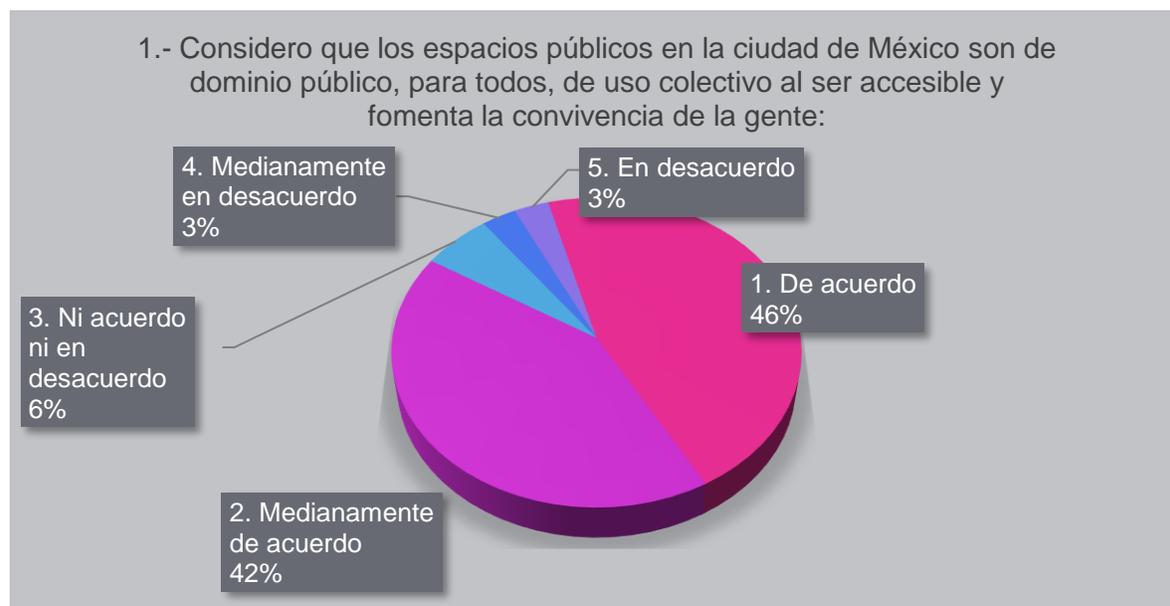


Gráfico 1. Espacio público de y para todos. Elaboración propia.

Lo que quiere decir que el espacio público puede percibirse como un espacio que excluye, que no incluye, que no es para todos, de manera específica si el usuario no se siente invitado a estar, es percibido como un espacio restringido para

algunos. Uno de los posibles de factores en la percepción de la restricción de espacios públicos en la ciudad de México tiene que ver con la condición socioeconómica, y aunque resulta poco representativo, el 29% coincidieron en dicha afirmación, a su contraparte en donde el 53% de las encuestadas no considera que el espacio público se vea restringido. (Véase anexos). Una de las posibles causas es que debido a que existen prácticas discriminativas que tienen que ver con el estatus socioeconómico y/o apariencia de los sujetos, más adelante se profundizará en la parte exploratoria.

4.3.2.- La delincuencia

Los resultados muestran que el 77% de las mujeres reporta no haber sufrido algún evento delictivo en el último año. No obstante, en el apartado referente al tema de violencia sexual, que, si bien no fue acotado dentro de una temporalidad, un porcentaje considerable reporta haber sido víctima de algún tipo de acoso.



Gráfico 2. Eventos delictivos en el espacio público en el último año. Elaboración propia.

4.3.3.- Lo sexual como delito

El porcentaje de mujeres que han recibido miradas morbosas al cuerpo muy frecuentemente 17%, frecuentemente 20%, ocasionalmente 33% y raramente 12%.

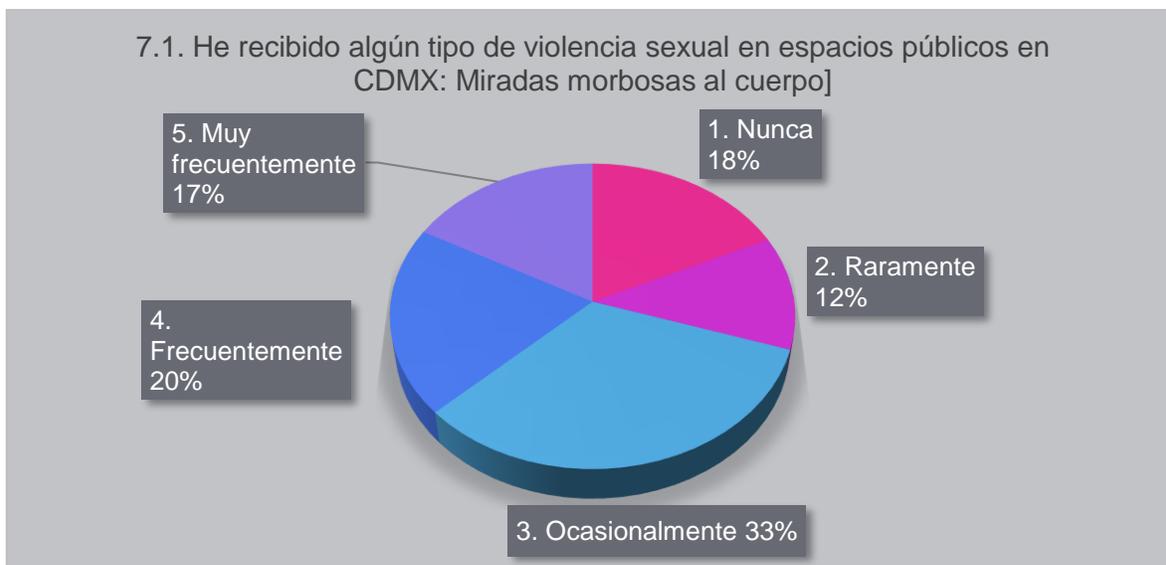


Gráfico 3. Miradas morbosas al cuerpo en espacios públicos. Elaboración propia.

El porcentaje de mujeres que han recibido comentarios/piropos sexuales, obscenos u ofensivos muy frecuentemente 8%, frecuentemente 18%, ocasionalmente 32% y raramente un 11%.

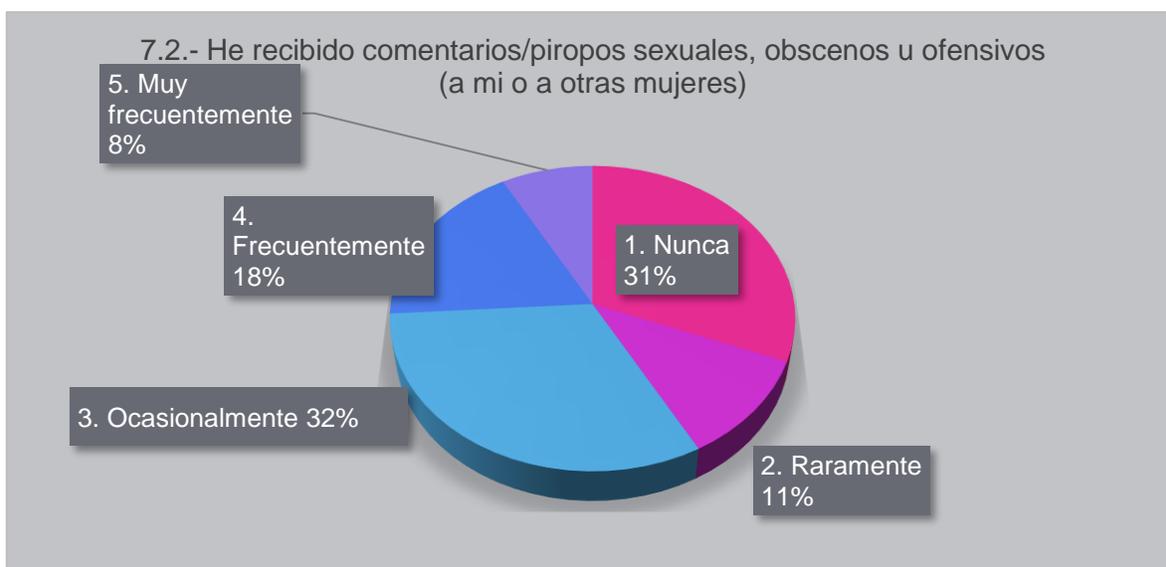


Gráfico 4. Comentarios/piropos sexuales, obscenos u ofensivos (a mi o a otras). Elaboración propia.

Es decir, existe un porcentaje acumulado de un 70% y 66% respectivamente, de mujeres que han recibido este tipo de acoso *menos invasivo*, en espacios públicos esto es: miradas, comentarios e intimidación, a diferencia de un acoso *más invasivo*

(tocamientos y exhibicionismo) que reporta un menor porcentaje acumulado de: 27%. Muy frecuentemente del 5%, frecuentemente del 8% y ocasionalmente del 14%.

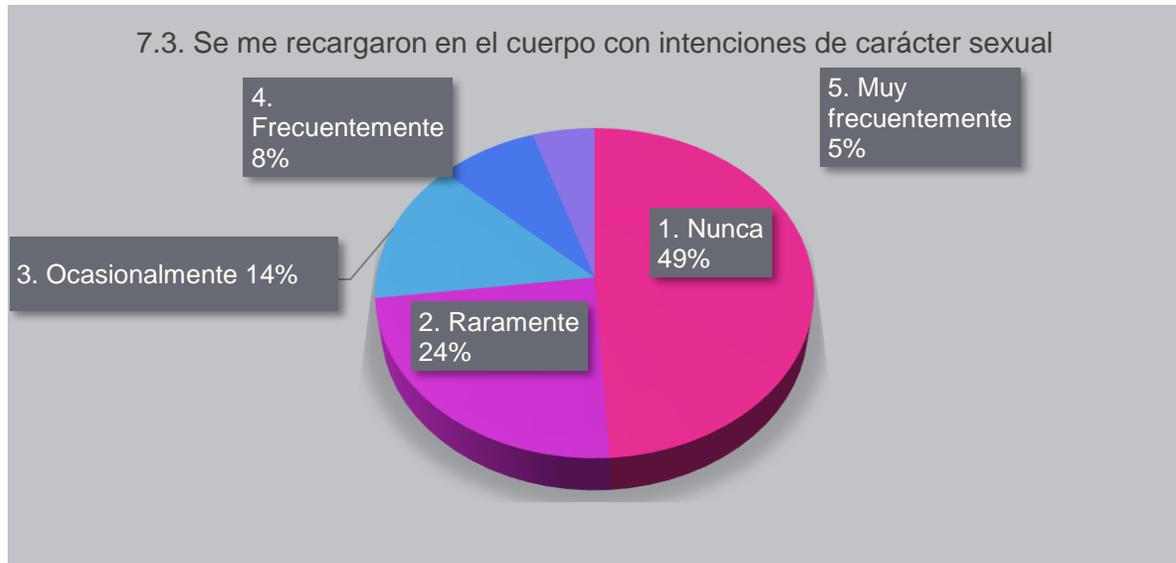


Gráfico 5. Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual. Elaboración propia.

Se confirma que existe un porcentaje considerable de mujeres que han recibido este tipo de violencias en espacios públicos, según datos de la ENDIREH 66.8 % de mujeres reportó haber sido víctima de este tipo de agresiones, de las cuales, el 65.3% fue recibida en la calle o en un parque.

Lo interesante es la contradicción entre el porcentaje de las encuestadas que reporta no haber sido víctimas de algún delito en el último año y el porcentaje que reporta haber sido víctimas de algún tipo de acoso. Esto podría ser debido a la desinformación respecto a que el acoso y/o violencia sexual son delitos y se encuentran tipificados.

“La Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México en su Artículo 26 como una infracción contra la dignidad de las personas "el proferir silbidos o expresiones verbales de connotación sexual a una persona con el propósito de afectar su dignidad". Esta conducta se sanciona con arresto de 20 a 36 horas o de 10 a 18 horas de trabajo

comunitario... también el “realizar la exhibición de órganos sexuales con la intención de molestar o agredir a otra persona”. Sancionado con multa de 11 a 40 unidades de medida, arresto de 13 a 24 horas o de 6 a 12 horas de trabajo comunitario”³⁰

La razón podría ser que las mujeres no lo vinculan con un delito y/o una agresión. Esto podría deberse a que se trata de actitudes que, en una sociedad machista, pasan desapercibidas y/o son consideradas como comunes y/o permitidas entre los hombres, no obstante, las respuestas respecto a la existencia de este tipo de violencias se relacionaron con la falta de educación y valores y a que no existe un castigo contra los agresores, entre otros. Es decir, esto podría ser debido a que las mujeres encuentran negativas este tipo de actitudes negativas, sin embargo, lo vinculan con un tema moral y no legal. El contexto actual mexicano genera desconfianza en las autoridades y por ello descartar llevar a cabo un proceso legal ya que la percepción es que no existe un castigo en contra de los agresores.

4.3.4.- Las reacciones

De acuerdo con las encuestadas las reacciones por parte de las víctimas suelen ser, en su mayoría contestatarias y/o reaccionarias, es decir, el porcentaje acumulado relacionado con una reacción *activa*, cuando la agresión es en el espacio público es del 60%. Los reclamos ocupan el 27%, insultos 8%, golpes 3%, seguir al agresor 1%, pedir ayuda a la gente 7%, pedir ayuda a la policía 4%, levantar una denuncia, 2% y dos o más de las anteriores 8%:

³⁰ Con información de: <https://codigopostal.com/ciudad-de-mexico/cuauhtemoc/como-se-castiga-el-delito-de-acoso-sexual-en-la-cdmx>

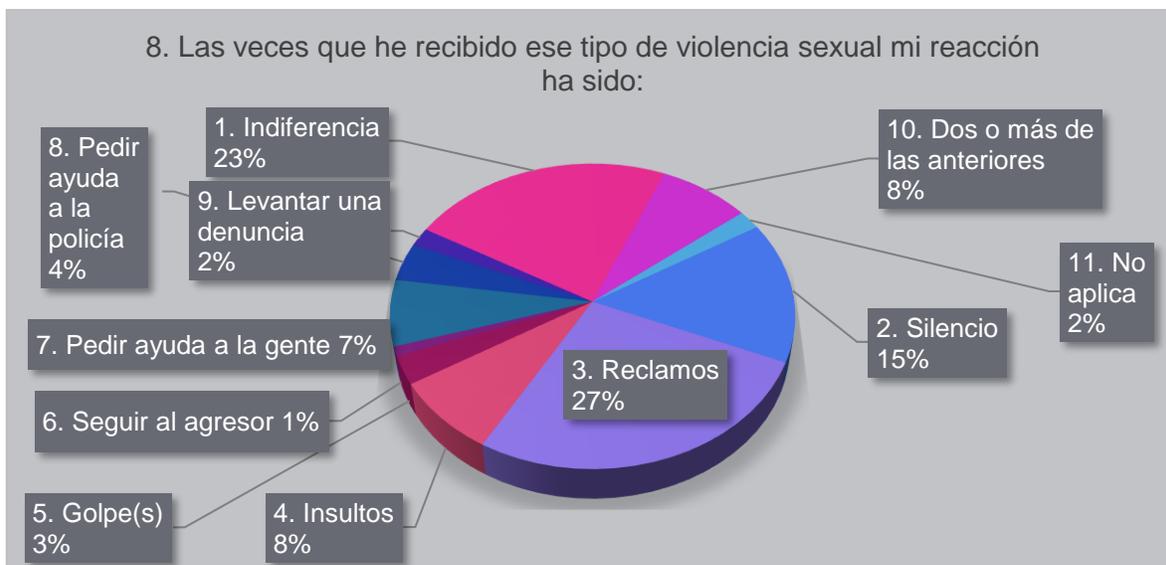


Gráfico 6. Acción contestataria ante una agresión en el espacio público. Elaboración propia

En el transporte público el porcentaje acumulado relacionado con una reacción *activa* es del 64%. Los reclamos ocupan el 30%, insultos 7%, golpes 3%, pedir ayuda a la gente 6%, pedir ayuda a la policía 8%, levantar una denuncia, 1% y dos o más de las anteriores 9%:



Gráfico 7. Acción contestataria en el transporte público. Elaboración propia

La razón de esto pudiera ser a que, en el momento de la agresión de este la afluencia de la gente en el sitio de lo ocurrido era moderada o resultaba complicado

encontrar a algún elemento de seguridad pública a diferencia de encontrar a algún elemento en la calle.

Dado la inseguridad y violencia percibida en espacios y transportes públicos, las mujeres han optado por implementar en su día a día distintas estrategias para sentirse más seguras. Acciones responden en apariencia, a tener precaución en una ciudad como lo es la Ciudad de México, no obstante, algunas de estas estrategias se encuentran vinculadas al miedo de ser violentadas de manera sexual e incluso secuestradas. A continuación, se muestran los gráficos de las frecuencias más representativas.

4.4.- Estrategias de movilidad segura

Dado el temor que llegan a sentir las mujeres en la calle, o al realizar sus traslados cotidianos, dentro del transporte público las mujeres optan por hacer uso de vagones exclusivos en metro y / o metro bus. El 46% indicó hacerlo de manera muy frecuente, el 32 % sólo frecuentemente, el 8% ocasionalmente, el 5% raramente y el 9% aseguró nunca hacerlo. Así, el porcentaje acumulado es del 91% de mujeres que opta por hacer uso de espacios designados para ellas:

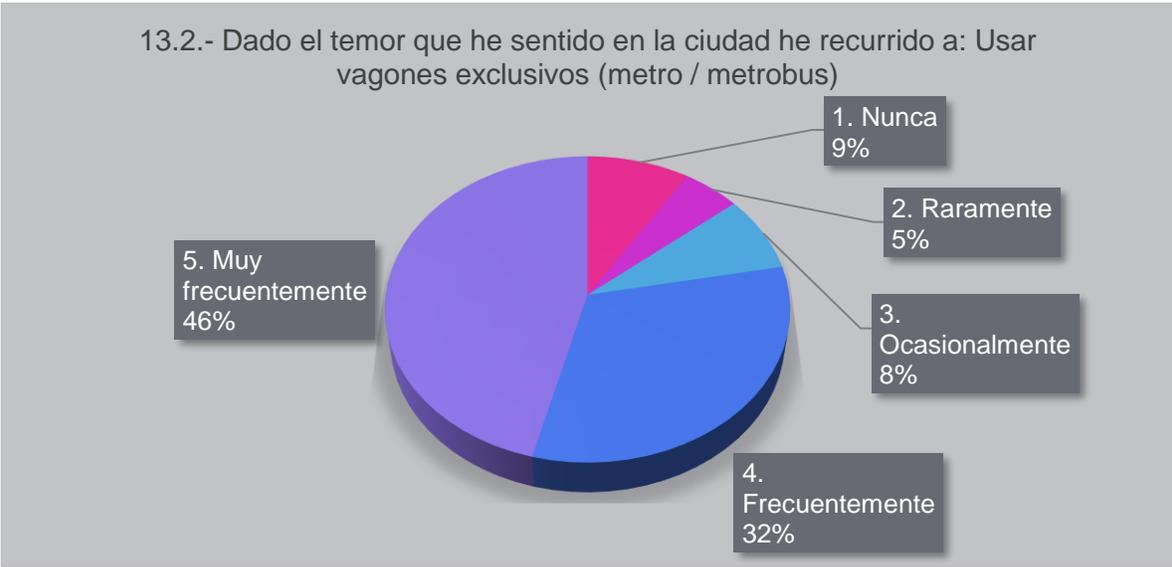


Gráfico 8. Uso de espacios exclusivos en el transporte. Elaboración propia

Esto podría ser debido a que la percepción de seguridad es mayor cuando se hace uso de espacios exclusivos para mujeres, dado que la posible razón sea

que más allá del robo de pertenencias o una agresión física, la idea de estar entre mujeres las puede eximir de acoso sexual. De igual manera, cambiar o considerar su vestimenta reportó un porcentaje acumulado de 52%, el 13% reportó haberlo realizado muy frecuentemente, el 24% frecuentemente y el 15% ocasionalmente más de una ocasión han llevado a cabo dicha estrategia, con la finalidad de sentirse menos vulnerables:

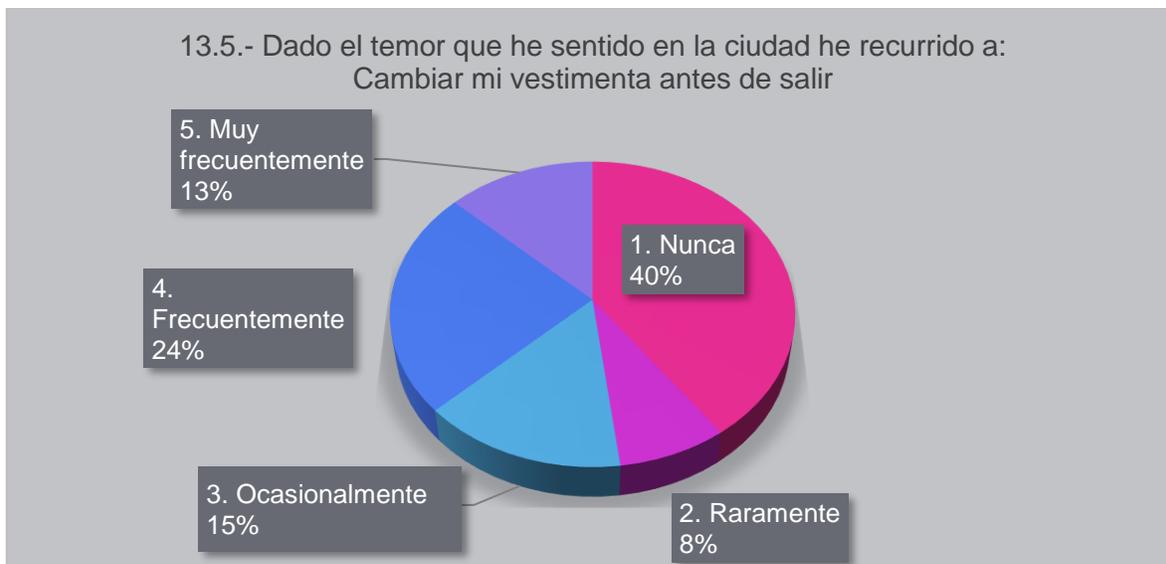


Gráfico 9. Considerar vestimenta para estar en la calle. Elaboración propia

Es posible que esta acción, sea en respuesta a una necesidad de sentirse menos vulnerables en espacios concurridos y así evitar un acoso y/o abuso sexual. Existe un control implícito sobre el cuerpo femenino y/o sobre su vestimenta, lo cual, genera molestia o impotencia en algunas de las informantes, pues bajo el imaginario es una manera de coartar libertades, de este tema se profundizará en el apartado de las entrevistas.

La violencia que se vive en el espacio y transporte público, sin duda es violencia de género pues responde a actos cometidos contra las mujeres por el sólo hecho de serlo, al invadir su espacio personal y transgredir su tranquilidad y percepción de seguridad, lo les que genera miedo e intimidación cuando se encuentran fuera del espacio privado. Las informantes son víctimas de esta violencia, en su mayoría, por parte de los hombres. No sólo es el acto cometido en

sí mismo, también la percepción que se tiene de ellos al considerarlos como un posible peligro y/o posible agresor.



Gráfico 10. Solicitar ser monitoreada/seguida. Elaboración propia.

Esto podría deberse a que la sensación de sentirse cuidada genera tranquilidad en las mujeres que tienen que llevar a cabo desplazamientos de manera autónoma, pero que las condiciones de violencia e inseguridad las hacen depender de este tipo de tecnologías para ser acompañadas desde lo virtual y a la distancia

De manera específica esto pudiera tratarse del machismo reflejado en las relaciones y dinámicas sociales existentes, entre ellas considerar que las mujeres

4.4.1.- Los agresores

Los resultados destacan el temor específico que se le tiene a los hombres, ya



Gráfico 11. Cambio de acera. Elaboración propia

sea en grupo o en solitario. El 69% de las mujeres encuestadas reportó haber cambiado de acera al ver a un hombre o grupo de hombres, en algún momento. Muy frecuentemente lo ha hecho el 23%, frecuentemente un 25%, y ocasionalmente el 21%.

El temor que se vive no solo a ser víctimas de robo de pertenencias, sino también a ser víctimas de algún comentario ofensivo, intimidante, o incluso tocamientos es la razón por la que las mujeres se mantienen alertas al transitar en espacios públicos y de manera específica a mantener cierta distancia de los hombres. Y es que los resultados muestran que la mayoría de las mujeres han sido agredidas sexualmente por un hombre. El 88% reporta fue un hombre quien cometió la agresión, el 5% fue víctima de una mujer, el 3% no logró identificar al agresor(a) mientras que el 1% indicó haber sido un miembro de la comunidad LGBTTIQ+.

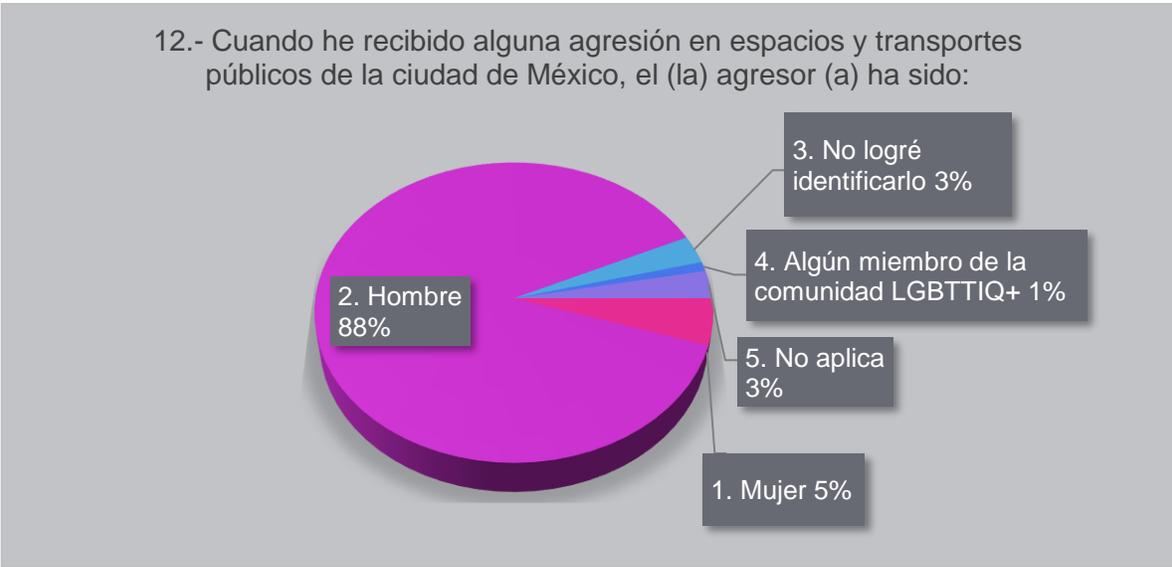


Gráfico 12. Agresor (a) de índole sexual. Elaboración propia

La situación actual en el país detona un miedo generalizado. En el contexto de la Ciudad de México, las mujeres temen ser víctimas de robo, ser abusadas sexualmente o incluso ser privadas de su libertad, esto último, tiene como consecuencia que recurran a solicitar ser monitoreadas a la distancia por familiares y/o amigos a través de aplicaciones con ubicación en tiempo real. El porcentaje acumulado de mujeres que recurren a esta acción corresponde a un 60%. El 19% reporta realizarlo muy frecuentemente, el 34% frecuentemente, ocasionalmente un 13%.

4.5.- La percepción seguridad en los traslados

La percepción de seguridad en transporte público es mayor cuando se trata de la modalidad de metro y/o metrobús, en porcentajes la percepción de seguridad en completamente segura tiene un 12%, muy segura del 43%, ni insegura ni segura con un 25%, muy insegura del 14% y completamente insegura del 6%

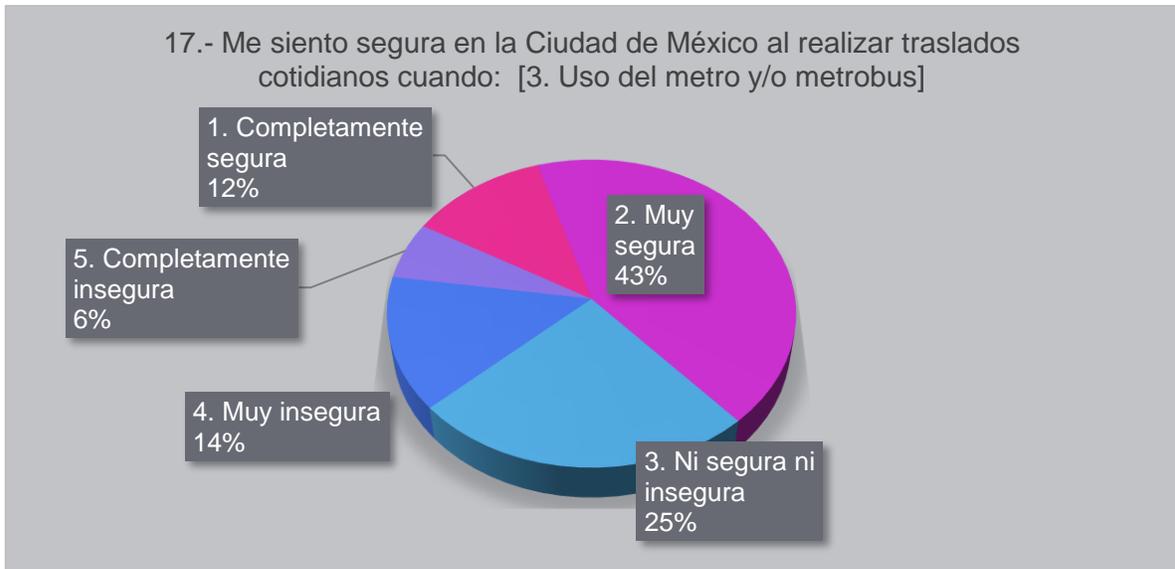


Gráfico 13. Percepción de seguridad en metro/metrobus. Elaboración propia.



Gráfico 14. Percepción de seguridad cuando camino. Elaboración propia.

La percepción de seguridad al caminar al llevar a cabo su movilidad es menor a comparación con hacer uso de metro y/o metrobus, en porcentajes la percepción de seguridad en completamente segura tiene un 4%, muy segura del 24%, ni insegura ni segura con un 35%, muy insegura del 29% y completamente insegura del 8%.

Con los resultados, se puede inferir que la mayor percepción de inseguridad es cuando se camina, en contraste cuando se está en metro y/o metrobús, la razón de esto podría ser debido a la presencia de elementos de seguridad pública dentro de la red de transporte masivo metro, así como la existencia de espacios exclusivos para mujeres, y cámaras a diferencia de la calle en donde encontrar a algún elemento de seguridad resulta complicado y no existen espacios exclusivos, y no hay garantía que las cámaras puedan registrar los acontecimientos.

4.6.- Ciudad excluyente, espacios exclusivos

Las violencias cometidas en contra de las mujeres en espacios públicos, las acciones que tienen que llevar con tal de sentirse más seguras, exhiben que se vive en una desigualdad respecto a la vida en el espacio público y la apropiación del espacio público. Con lo revisado de manera previa, en la encuesta se consideró la importancia de espacios exclusivos no sólo en el transporte público. Un 66% de las reportó estar de acuerdo con la propuesta, el 20% estar medianamente de acuerdo, el 3% no estuvo ni acuerdo ni en desacuerdo, el 5% estuvo medianamente en desacuerdo, mientras que un 4% indicó estar totalmente en desacuerdo en considerar necesaria la existencia de espacios exclusivos para mujeres.

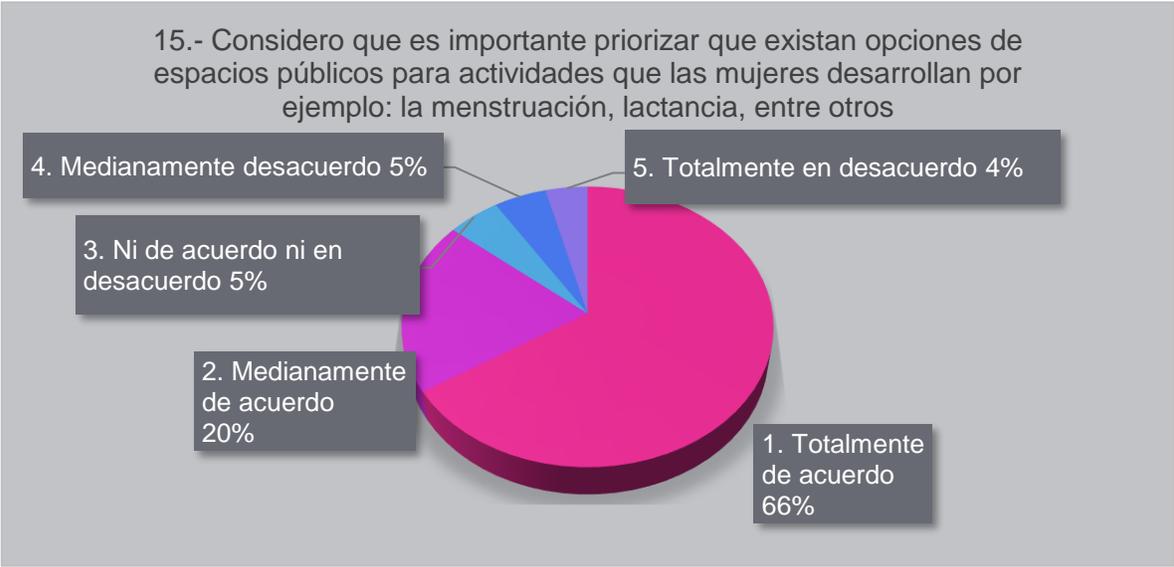


Gráfico 15. Espacios exclusivos. Elaboración propia.

Sin bien, al momento de responder, algunas informantes aseguraron que no debería de ser así y que lo pertinente debería ser el respeto hacia las mujeres, no obstante, las circunstancias, actuales lo amerita.

Respecto a la realización de tareas domésticas dentro de sus trayectos, existe una frecuencia considerable dentro de la realización de estas, la escala va de nunca a muy frecuentemente, el porcentaje acumulado es del 92% de las encuestadas realiza tareas de índole domesticas en sus trayectos cotidianos independientemente de su frecuencia. Lo que a grandes luces pone en evidencia que, gracias a los roles de género asignados culturalmente las mujeres, en ocasiones, tienen una carga extra de trabajo, al realizar estas tareas.

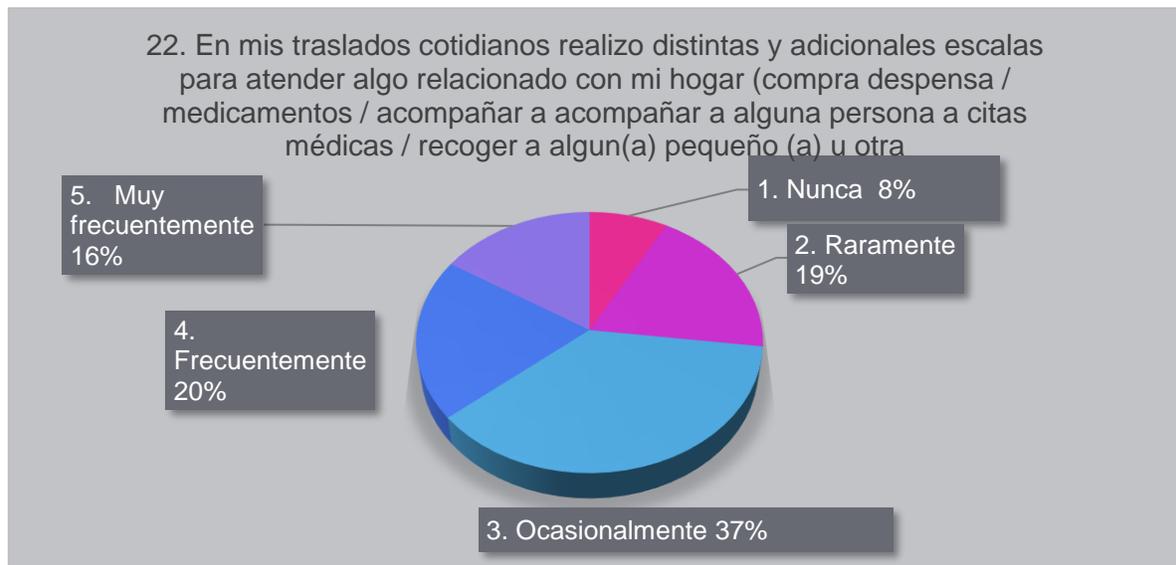


Gráfico 16. Tareas de índole doméstica. Elaboración propia.

En la encuesta, el reactivo 23, explora la idea del diseño urbano como elemento de riesgo para las mujeres, o ponerlas en una situación vulnerable debido a la existencia de: lugares muy oscuros, muy cerrados, muy aglomerados, descuido y poco mantenimiento en vialidades y/o aceras y la circulación es compleja (puedo caerme o lastimarme), lugares en donde predominantemente hay más hombres que mujeres y eso puede intimidarme, lugares donde circula muy poca gente, (prioridad a la circulación de vehículos) y no consideran que el diseño urbano

las ponga en una situación vulnerable. En esta pregunta se podían elegir más de una, así que dadas las combinaciones posibles existe un resultado de 36 distintas respuestas, la frecuencia encontrada en mayor cantidad fue aquella de haber elegido todas las opciones. Ver anexos.

El espacio público, como elemento esencial para la habitabilidad y la vida pública de los habitantes de una ciudad, tiene la finalidad de brindarles condiciones adecuadas de vida, tanto en espacios físicos, cómo simbólicos. Es decir, considerar que un espacio público es adecuado, por sus características físicas sería reducirlo a elementos tangibles, bajo esta idea las usuarias encuestadas expusieron si es así o no.

4.7.- Perímetro de estudio de estudio como habitable

Respecto a la parte exploratoria enfocada tanto al perímetro de estudio como al transporte público de la zona, destacaron las frecuencias que considera la zona como accesible, ya que se encuentra conectada con avenidas principales, se considera que llegar a la zona no resulta complicado y de fácil desplazamiento gracias a su señalización. Si bien esto genera beneficios en torno a la movilidad de los usuarios, adicional a esto se percibe que es un lugar agradable gracias a la arquitectura encontrada en el lugar, lo cual, en cierto sentido lo hace una zona de disfrute visual y se considera lugar de encuentro y socialización, además de las ofertas culturales y de entretenimiento. A diferencia de la percepción que se tiene del espacio público en general, el perímetro de estudio de estudio muestra que el 58% de las encuestadas consideran que el mismo espacio sí es un espacio de y para todos, el 30% de las encuestadas considera estar medianamente de acuerdo con dicha afirmación, el 5% no está de acuerdo ni en desacuerdo, el 5% considera estar medianamente en desacuerdo y en desacuerdo se encontró un 5%:

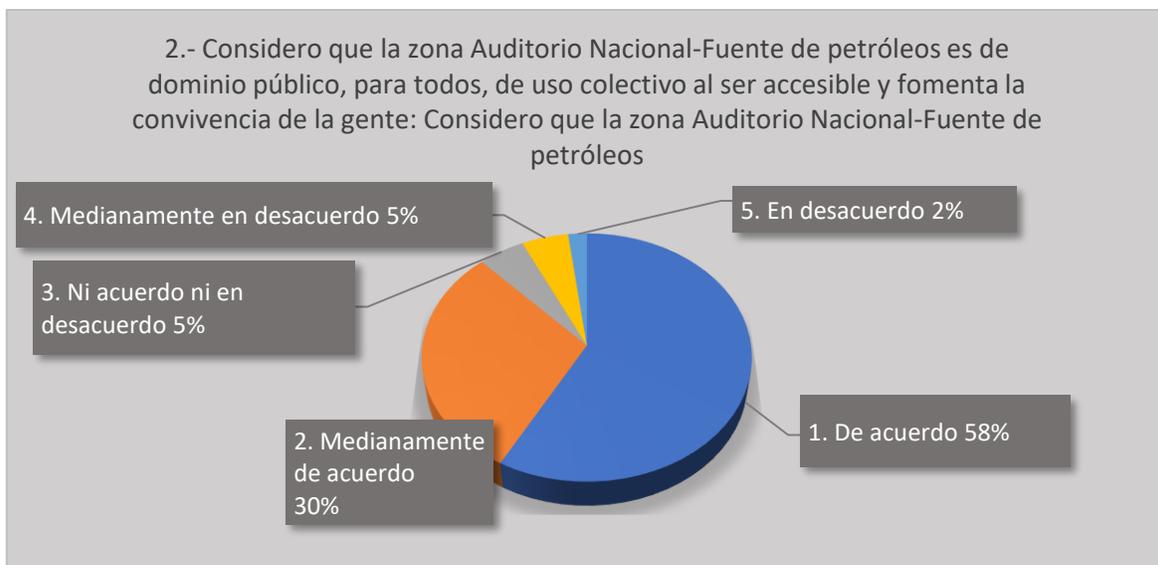


Gráfico 17. Perímetro de estudio de estudio: espacio público de y para todos. Elaboración propia.

En cuestión de seguridad y delincuencia en el perímetro de estudio de estudio, no sólo se percibe como un espacio de tránsito seguro, también mostraron que, en el último año, el 95% no ha sido víctima de algún delito en la zona:

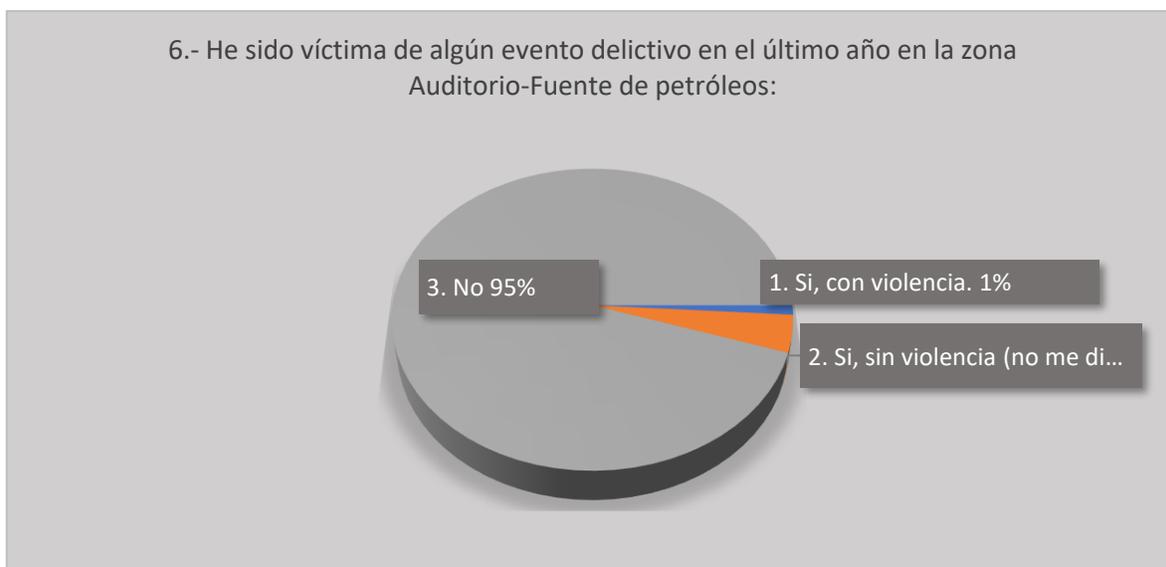


Gráfico 18. Evento delictivo en el último año en el perímetro de estudio de estudio. Elaboración propia.

De igual manera el porcentaje que considera en que la zona es accesible (resulta sencillo llegar a la zona) es del 72%, el porcentaje que está medianamente

de acuerdo con dicha afirmación es del 13%, quienes no están de acuerdo ni en desacuerdo acumularon un 7%, el porcentaje de las encuestadas que está medianamente en desacuerdo es un 4%, mientras que el 4% está en desacuerdo con la afirmación.



Gráfico 19. Perímetro de estudio de estudio accesible. Elaboración propia.

Una de las razones de esto podría deberse a los lugares de origen de las encuestadas, o debido a que para las encuestadas se trata de una zona poco conocida o que había sido visitada en pocas ocasiones, a diferencia de las mujeres que se encuentran familiarizadas con la zona debido a que se trata de la zona en la que laboran o lugar de tránsito en su movilidad, es decir lugares que frecuentan.

En cuestión de estética a nivel arquitectónico la mayoría de las mujeres encuestadas encuentra agradable visualmente la zona, el 82% lo considera así, un 11% considera estar medianamente de acuerdo con dicha afirmación, en 5% no estuvo de acuerdo ni en desacuerdo y el 4% estuvo medianamente en desacuerdo, mientras que el 1% consideró no estar de acuerdo con que la zona es visualmente agradable dada la arquitectura.

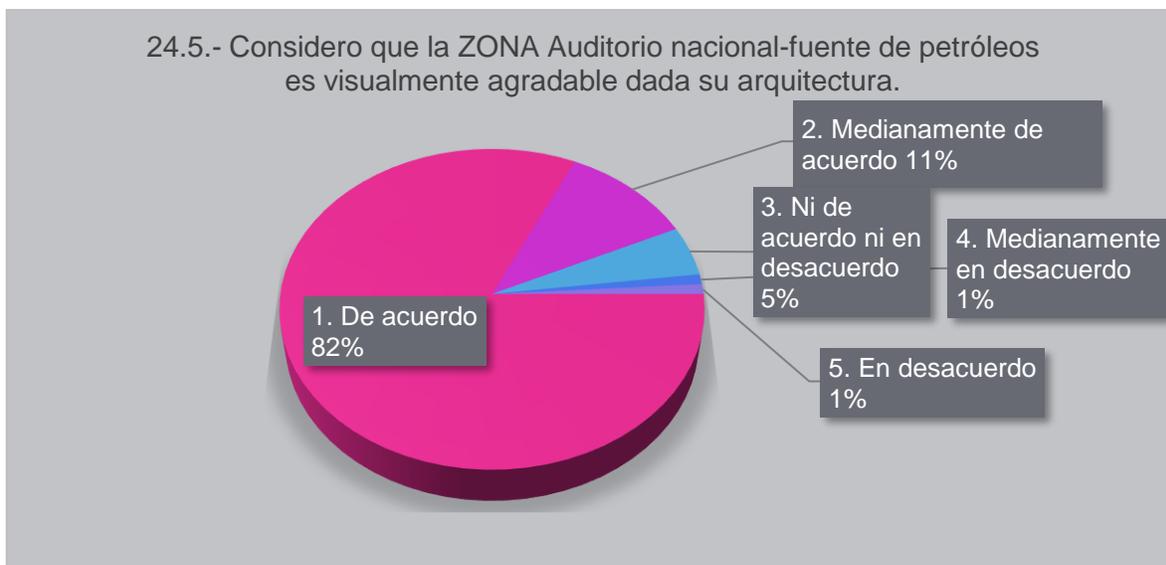


Gráfico 20. Perímetro de estudio de estudio visualmente agradable. Elaboración propia.

La razón de estas percepciones responde, desde luego, a la subjetividad de cada sujeto, pues lo que se considera estético para algunos no lo es para otros, también con el hecho de tal vez el desconocimiento de la zona. No obstante, el hecho de que la mayoría con un porcentaje considerable encuentren estética en la zona podría deberse a que Av. Paseo de la reforma es considerada además de una arteria de la ciudad, una zona emblemática de la ciudad gracias a la arquitectura en sus inmediaciones.

Los espacios públicos además de encontrarse en las condiciones físicas adecuadas para considerarse habitable es que exista también una socialización entre los sujetos que en el se encuentren en este sentido, un 78% de las mujeres encuestadas estuvo de acuerdo don que la zona es un lugar de encuentro y socialización, un 11% estuvo medianamente de acuerdo con la afirmación, un 6% no estuvo de acuerdo ni en desacuerdo, un 3% estuvo medianamente en desacuerdo y un 2% estuvo en desacuerdo en su totalidad. Lo que podría ser debido a que las mujeres que no consideran que el espacio sea de socialización y encuentro no han tenido dicha experiencia, o es una zona que para ellas representa únicamente un lugar de espacio en el que se acude de maneras específica, es decir, en ciertos horarios para ciertas actividades y no realizar alguna otra actividad.

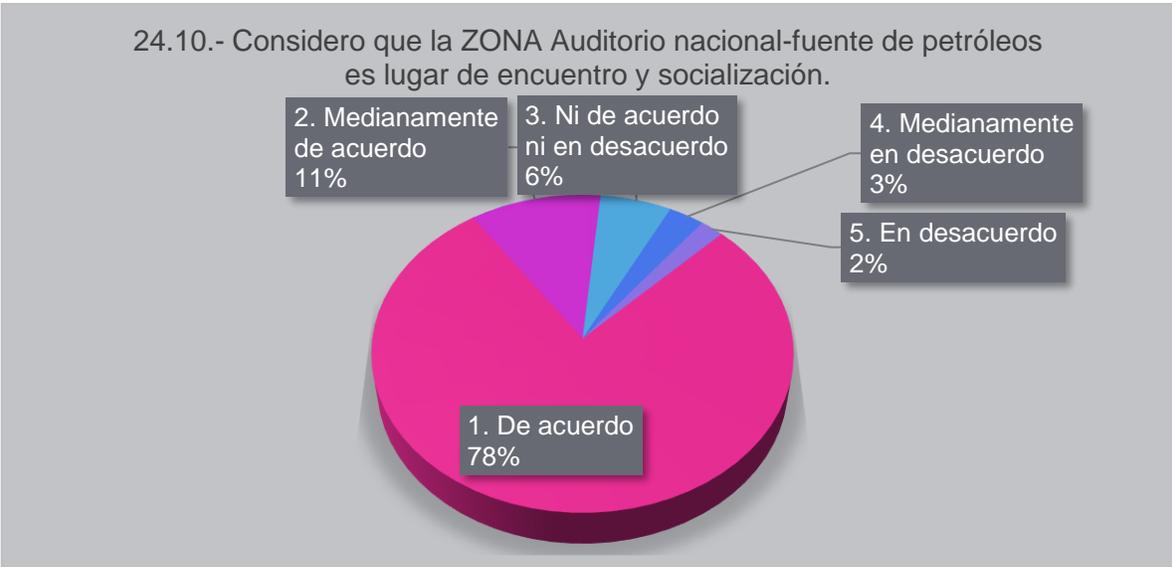


Gráfico 21. Perímetro de estudio de estudio lugar de encuentro. Elaboración propia.

En cuestión de la conexión del transporte público la mayoría de las mujeres encuestadas considera el transporte de la zona está bien conectado, el 66% lo considera así, un 16% considera estar medianamente de acuerdo con la afirmación, en 6% no estuvo de acuerdo ni en desacuerdo y el 6% estuvo medianamente en desacuerdo, mientras que el 6% consideró no estar de acuerdo con que el transporte tiene una buena conexión con el resto de la ciudad.

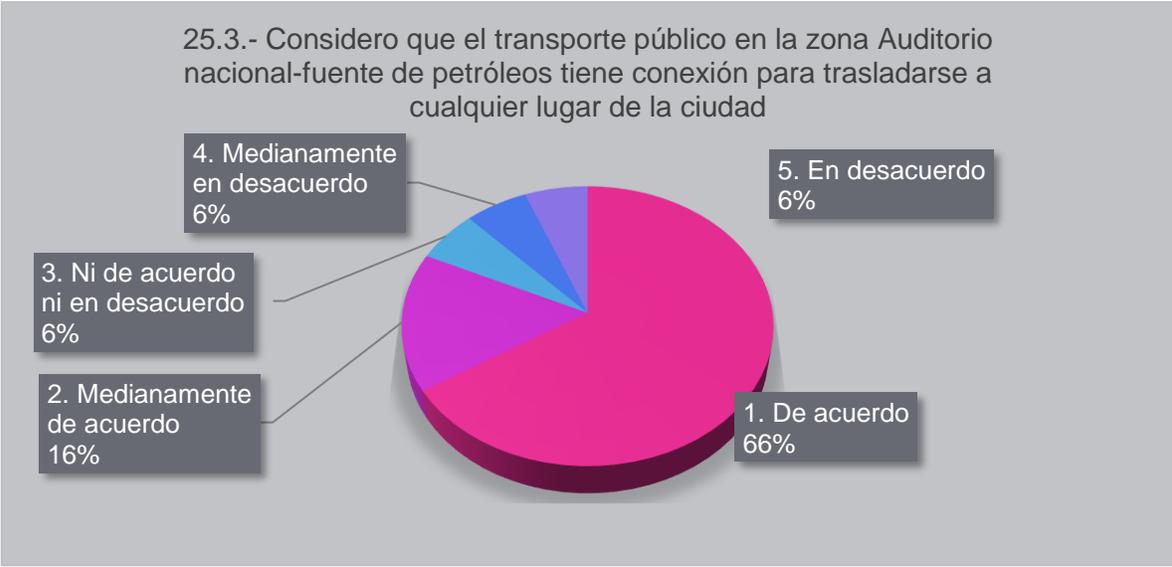


Gráfico 22. Transporte público conectado en el perímetro de estudio de estudio. Elaboración propia.

Otra de las percepciones respecto al transporte público de la zona es referente a la oferta de distintas modalidades de transporte, las usuarias consideran que existe variedad. El 80% considera estar de acuerdo con la afirmación, el 14% estuvo medianamente de acuerdo, 3% no estuvo ni acuerdo ni en desacuerdo y el 1% estuvo medianamente en desacuerdo, mientras que el 2% estuvo en desacuerdo total:

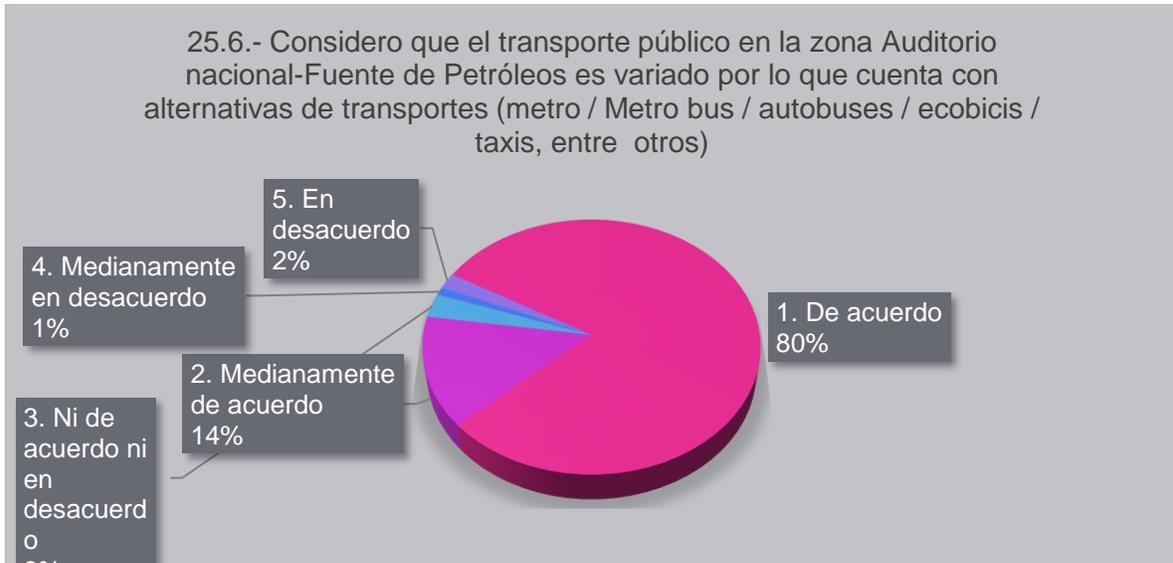


Gráfico 23. Transporte público variado en el perímetro de estudio de estudio. Elaboración propia.

Una razón de ello podría deberse a que el transporte de la zona para las encuestadas representa una alternativa adecuada no sólo por los distintos destinos que se ofertan, sino también las modalidades con las que se cuenta, la estética de lugar que lo hace caminable, así como la percepción de seguridad, dada la afluencia de gente, lo iluminado, entre otros, es lo que hace que se tenga en una percepción mayoritariamente positiva de la zona y del transporte público.

4.8.- Habitabilidad, la ciudad que satisface necesidades humanas

Existen distintos indicadores para determinar si se tiene o no, calidad de vida, en este sentido se exploraron tópicos como: acceso a la educación, vivienda, acceso a la cultura, a servicios médicos, tiempo para el ocio y el descanso, convivencia humana, acceso laboral, participación ciudadana y un sentimiento de arraigo.

El 50% de las mujeres encuestadas se encuentran satisfechas con el acceso a la educación la Ciudad de México, el 20% se encuentran medianamente satisfechas, el 12% considera no estar satisfecha ni insatisfecha, el 9% se encuentra medianamente insatisfecha y el 9% consideró estar insatisfecha en su totalidad.



Gráfico 24. Calidad de vida en el acceso a la educación. Elaboración propia.

Si bien el acceso a la educación es particular dado el contexto de cada una de las personas, esto podría deberse a múltiples razones como el hecho de la sobredemanda existente al ingreso a la educación superior, o incluso el ingreso y que las expectativas de las informantes no hayan sido cumplidas, o incluso considerar que la situación de alguna fuera que no se tuvo acceso a la educación debido a que la misma no fue prioritaria debido a una situación económica complicada en su entorno familiar.

Otros de los rubros a considerar fue el acceso a la cultura, en dónde las mujeres se encuentran satisfechas, es decir, la mayoría de las mujeres considera que existe un acceso a la cultura de manera satisfactoria, pues el 58% así lo considera, el 24% considera ha sido una experiencia medianamente satisfactoria, el 6% no cree que sea satisfactoria o insatisfactoria el acceso a la cultura, el 4% considera estar medianamente satisfecha, mientras que el 8% considera que el

acceso de a la cultura se le ha proporcionado de manera insatisfactoria en su totalidad.

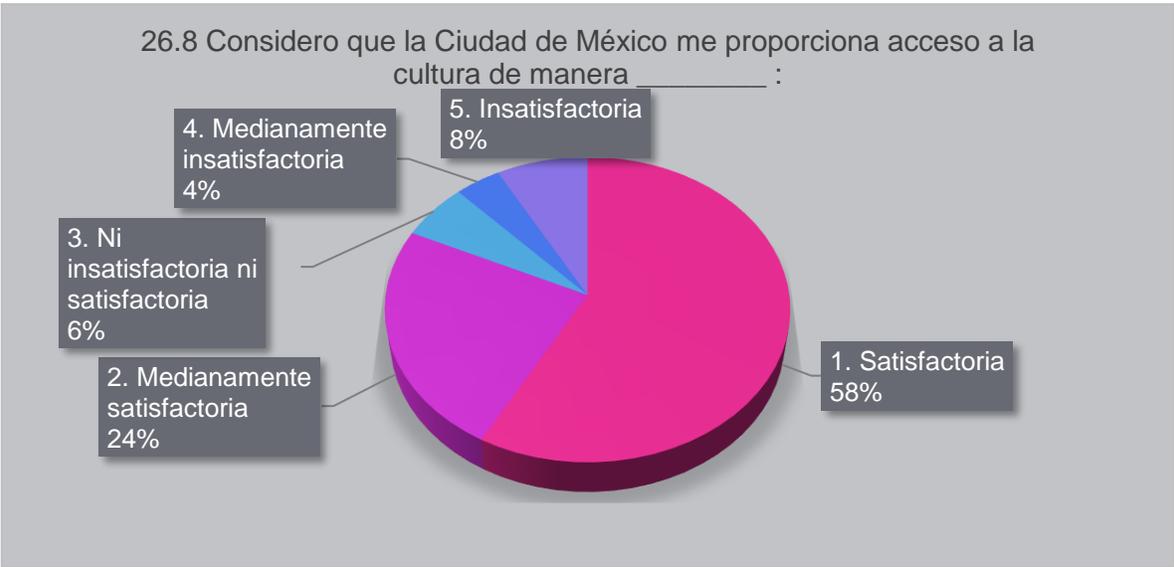


Gráfico 25. Calidad de vida en el acceso a la cultura. Elaboración propia.

La razón de que exista un 42% de encuestadas que no se encuentra satisfecha en su totalidad respecto al acceso cultural podría ser debido al desconocimiento de eventos, por ejemplo ofertados por el gobierno capitalino, o por la falta de tiempo para poder acudir a ellos, o por la distancia que implicaría el traslado el acudir a los mismos, la poca oferta de eventos y opciones culturales en su entorno inmediato, e incluso un desinterés personal por el tema.

Las mujeres encuestadas han expuesto que perciben inseguridad en la ciudad, han sido víctimas de eventos delictivos como acoso sexual, la satisfacción en términos de calidad de vida no es clara o las mujeres que se encuentran satisfechas con lo proporcionado en la ciudad apenas rebasa el 50% de las encuestadas lo que a niveles y/o términos estadísticos podría definirse con que la calidad de vida que se tiene dados los contextos actuales es precaria. Adicional a ello, la encuesta se cerró con el tema de la ciudad que oferta de asentamientos, justos, inclusivos, seguros sostenibles y democráticos para una vida digna con un libre uso de la ciudad. El resultado fue que sólo el 13% está totalmente de acuerdo con dicha afirmación, el 52% está medianamente de acuerdo, el 13% no está de

acuerdo ni en desacuerdo, el 10% está medianamente en desacuerdo mientras que el 12% está en total desacuerdo con dicha afirmación.

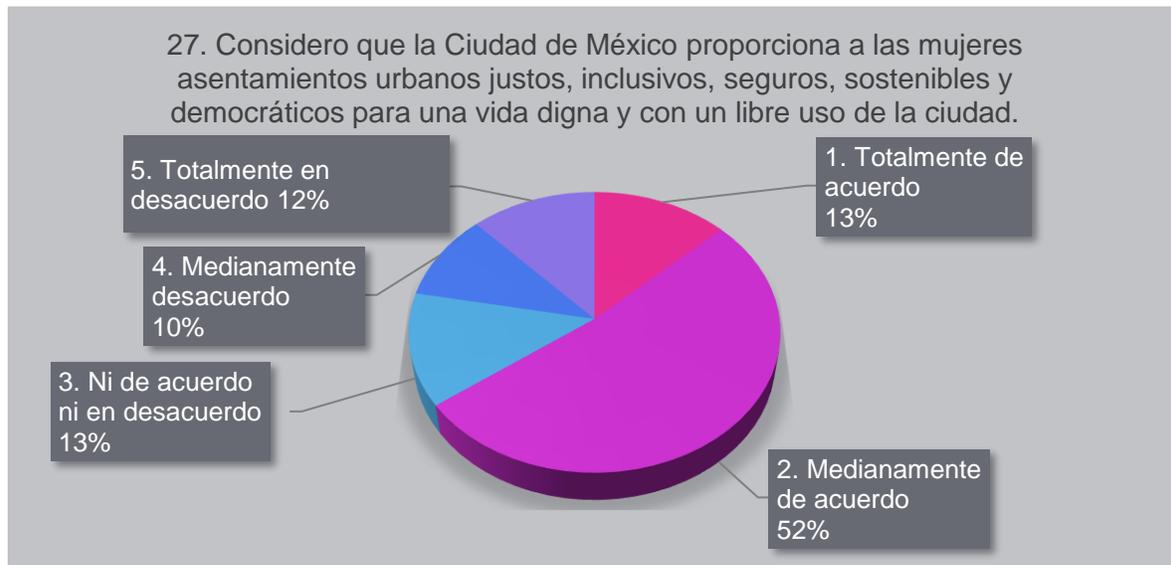


Gráfico 26. Ciudad de México como asentamiento urbano justo, inclusivo, seguro sostenible y democrático para una vida digna. Elaboración propia.

De manera generalizada se encontró que no existe un sentimiento de insatisfacción en su totalidad en los distintos rubros, no obstante, el porcentaje de mujeres que reportan satisfacción total resultó en promedio del 50%. Lo que revela que existe un camino por recorrer para poder garantizarles a las mujeres asentamientos inclusivos y justos con los que se sientan plenamente satisfechas.

SUBENFOQUE EXPLICATIVO:

4.9.- El espacio público y el espacio restrictivo.

Introducción

Existe un discurso coincidente entre las distintas informantes respecto al espacio público, el factor común es la percepción que se tiene de él, cómo un espacio para todos, de libre acceso, al que cualquiera puede ingresar, espacio para poder realizar actividades de distintas índoles, es decir, no es necesario llevar a cabo una actividad específica, se interpreta como un espacio en donde hay libertad.

4.10.- Espacio de todos, de libre acceso.

El espacio público está vinculado a la idea de que este es un espacio adecuado para llevar a cabo actividades recreativas, lúdicas, alude también a la convivencia social y para realizar actividades físicas. Las palabras libertad y convivencia juegan un papel importante en el discurso de las mujeres entrevistadas. Se reconocen lugares específicos, como la calle, los parques, plazas, entre otros. Si bien se hace referencia a la materialidad del espacio, existe una reflexión también acerca de lo simbólico del mismo, pues se considera también un espacio político y de organización e incluso de conflicto.

La interpretación que las informantes reportan acerca de estos espacios, podría ser debido al peso que se le asigna a la palabra *público* y al imaginario social de las informantes que genera una imagen sobre él: *que es de todos y para todos, y de uso libre*. Son limitadas las reflexiones de las mujeres entrevistadas que trascienden dichos elementos. En este sentido, algunos elementos que caracterizan al espacio público, como un derecho, elemento esencial para generar arraigo, que brinda anonimato, contendor tanto de conflicto como de diálogo e incluso elemento para generar arraigo, entre otros son escasas:

“Un lugar en donde podamos estar libremente, sin ser juzgados, criticados”

Elizabeth

“un espacio que compartimos todas y todos, (...) que puede ser de manifestación, (...) espacio político y un espacio donde puede haber muchas tensiones” Hana

Se trata únicamente de una descripción breve y romantizada del espacio público, ya que el diálogo con las informantes pone en evidencia la existencia de espacios públicos que no fungen bajo la primera descripción aludida, es decir, espacios que en la práctica son excluyentes. En este primer acercamiento las informantes no muestran algún tipo de afectación respecto a dichas restricciones, sin embargo, conforme la entrevista se desarrolla, se visibilizan restricciones simbólicas del

espacio público a las mujeres bajo dinámicas de miedo, intimidación, poder y control.

4.11.- Factores de restricción del espacio público.

En torno al planteamiento de que los espacios públicos pueden verse restringidos existen diversos factores, entre ellos: etnia, religión, género, orientación y/o identidad sexual, estrato socioeconómico, las condiciones físicas del espacio: mantenimiento, accesibilidad entre otros. Respecto a esto último, las narrativas de las mujeres exponen las precarias condiciones o deterioro de espacios públicos específicos que no invitan permanecer en ellos. La idea de la desaparición del espacio público e incluso la apropiación de actores determinados son otros factores que inciden en la restricción y exclusión de espacios públicos:

“cada vez hay menos espacio público (...) veo (...) cómo se va llenando todo de centros comerciales (...) finalmente son privados” Alejandra

*“el parque de por mi casa, (...) está lleno de gente (...) de la calle, y me da desconfianza ir (...) si queremos pasear o caminar, nos salimos de la colonia”
Grecia*

4.11.1.- La zonificación como restricción

Adicional a estos discursos, encontramos también que la ciudad se encuentra zonificada, hay lugares con uso de suelo habitacional, comercial, de servicios, industrial, entre otros. Planteado de este modo, se puede interpretar como que la zonificación en sí misma es una práctica restrictiva y al mismo tiempo podría traer como consecuencia que surjan dinámicas discriminativas al darse un encuentro entre distintos actores:

“no hay una etiqueta como tal, de que en esta zona sólo visten de traje, pero si se nota esa diferencia (...) va implícito...” Selene

“No deberíamos excluir a nadie (...) cualquier cosita ya quieren sacarte del lugar por no poder “encajar” en sus estándares” Elizabeth

No se trata de una restricción explícita o de una prohibición al acceso del espacio público, sin embargo, vivencias compartidas por las informantes confirman el planteamiento de que existen dos ejes fundamentales que limitan, hasta cierto punto, una libre circulación de personas diversas en el espacio público, lo que en la práctica es exclusión.

4.11.2.- Lo discapacitante y discriminante de los espacios

Un primer acercamiento a la visibilización de las restricciones del espacio público trata de condiciones físicas del lugar, las mujeres entrevistadas están conscientes de la exclusión a nivel de capacidades físicas, es decir, se visibiliza el hecho de que el diseño urbano no ha tomado en cuenta las necesidades específicas de las personas con discapacidades físicas o de movilidad limitada, por ejemplo, ancianos. El segundo responde a lo socioeconómico y se vuelve fundamental ante la materialización de exclusión en espacio público con actitudes, acciones de actores en el espacio público que denotan discriminación:

“...en lugares por ejemplo en lugares como el centro, Polanco, (...) ahí si vas como con un huipil, o con algún tipo de ornamenta (...) te ven raro (...)¿por qué estás vestido así?” Selene

“sí, los de inclusión, o sea todo lo relacionado a discapacidad, lo relacionado a este... a género, o a preferencias sexuales” Gina.

4.11.3.- La estética como factor de restricción del espacio público seguro.

De igual manera, el tema de la seguridad y/o delincuencia son representativos en cuestión de la accesibilidad al espacio público. El acto de autolimitarse de acudir a ciertos lugares debido al imaginario social de la existencia de zonas peligrosas se ve reflejado en las narrativas de las informantes. No obstante, la concepción de peligroso para las informantes alude a lugares desconocidos para ellas, oscuros, o aquellos que sí responden al índice de criminalidad, por ejemplo, Tepito, o lugares específicos de los que se tienen conocimiento, e incluso aquello en los que con anterioridad fueron víctimas de algún evento delictivo.

Adicional a ello, otro elemento importante y vinculado con el tema de la seguridad es, en definitiva, la temporalidad, es decir, la hora del día. A nivel arquitectónico y urbanístico y vinculado con la percepción es la iluminación. La relación que existe entre la iluminación y dicha percepción es de suma importancia debido a que la noche está vinculada con la inseguridad, vulnerabilidad las cuales responden a la capacidad de observar lo que sucede alrededor, estar alerta y resulta imprescindible para lograr accionar a tiempo en caso de que algún evento delictivo pudiera acontecer.

Otro componente para la percepción de seguridad es el poder adquisitivo que se vea reflejado en algunas zonas. De manera específica las informantes observan en el trayecto metro auditorio-Fuente de Petróleos:

“los lugares son muy exclusivos, y (...) restrictivo con la seguridad, no van a cuidar a los obreros o a los trabajadores, más bien, cuidan los negocios”

Gina

El perímetro de estudio representa un hito en la ciudad de México por su importancia urbana, económica, social, arquitectónica y cultural. No obstante, el concepto que se tiene de la zona, en cierta medida, resulta contradictorio. Las narrativas sobre el trayecto se relacionan con ser considerado como incluyente, disfrutable y de convivencia, no obstante, cuando el discurso se inclina sobre calles aledañas, es decir, cuando la referencia ya no es propiamente negocios y espacios sobre Av. Paseo de la Reforma, se encuentran reflexiones acerca de prácticas excluyentes y/o discriminativas:

“hay mucho clasismo ahí y no deberían de existir ese tipo de cosas” Elizabeth

“es que también el espacio público es un espacio simbólico (...) simbólicamente lo que sería como (...) Masaryk que contiene los grandes comercios” Hana

El estudio del trayecto se enfocó de primera instancia en dos aspectos: la percepción de discriminación y la de seguridad vinculada a lo socioeconómico. Lo que las informantes exponen en sus relatos pone a discusión el tema acerca de la

percepción que se tiene de espacios como seguros y cómo es que se vincula con espacios estéticos, y la manera en que lo estético está asociado a un poder socioeconómico. En las narrativas el común denominador tiene que ver con la inversión de un capital tanto las calles y edificaciones para implementar condiciones que mejoren la estética desde lo visual, como en la adquisición de seguridad privada: contratar elementos, sistemas de alarmas, iluminación, cámaras, entre otros. En este sentido, se habla de seguridad que el estado no puede proveer.

“...es parte de Reforma, pero los jardines bonitos, (...) buen mantenimiento (...) genera una atmósfera en dónde sientes que estás en un lugar mucho más seguro”

Itzel

Gracias a la misma zonificación que con anterioridad se abordó, el ser un receptor laboral genera una afluencia considerable de gente durante casi todo el día, lo que también es considerado como un factor que incide en la percepción de seguridad en el lugar. Adicional a ello el auditorio Nacional y el Campo Marte son representativos en la ciudad de México, sitios que propician un ambiente percibido como seguro. No obstante, las informantes consideran que estos elementos no las exentan de algún evento delictivo en la zona.

“campo marte está al lado de Auditorio ... si algo sucede ahí te puedes auxiliar de algún elemento de la Guardia Nacional cuando en otros lugares de la ciudad no es así”. Itzel

4.11.1.- La discriminación en el perímetro de estudio como espacio estético

La discriminación en la zona también se ve materializada bajo los mismos ejes anteriormente mencionados, es decir, elementos que responden a condiciones físicas del perímetro de estudio y aquellos que se ven reflejados en actitudes y/o acciones de individuos. La movilidad desde el automóvil particular se percibe como privilegiada e inconsciente.

“una forma de discriminación la manera en cómo los automovilistas tratan a los peatones” Hana

“Es una zona muy centrada en los coches (...) ligados a un nivel socioeconómico alto, la gente que anda a pie da más vueltas (...)” Alejandra

“creo que porque se ha visibilizado el tema de la diferencia de clase (...) dicen es que da muy mal aspecto un perro callejero o alguien pidiendo dinero” Diana

“nos sentimos como discriminados (...) la gente que vive por esa zona no está acostumbrada a ver personas (...) mal vestidas” Nancy

Las acciones perpetuadas por residentes y automovilistas de la zona, relatadas por las informantes, pueden propiciar un ambiente de tensión, esto a pesar de no ser reportado o visibilizado en una primera instancia. Pese a que este tipo de agravios acontecen en el espacio público, no fue referido en una primera descripción. Esto podría ser a causa de una imagen generada en las informantes desde lo que se *supone debe ser*, sin embargo, posterior a la narración de sus vivencias, se observa que existen conflictos, enfrentamientos y hostilidad en el espacio público. Resulta de importancia la percepción que se tiene del perímetro de estudio, ya expone una existente violencia moderada o muy sutil que puede traducirse en posibles limitantes o restricciones al hacer uso de la ciudad, en este caso en el trayecto metro Auditorio-Fuente de petróleos. La discriminación podría auto restringir el uso de espacios específicos, lo que se ve traducido en una ausencia del derecho a la ciudad. Según el consejo nacional para prevención de la discriminación indica que:

"Los efectos de la discriminación en la vida de las personas son negativos y tienen que ver con la pérdida de derechos y la desigualdad para acceder a ellos; lo cual puede orillar al aislamiento, a vivir violencia e incluso, en casos extremos, a perder la vida³¹"

³¹ El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación *Discriminación e igualdad*. http://www.conapred.org.mx/index.php?contenido=pagina&id=84&id_opcion=142&op=142 (recuperado el 1 de abril de 2022)

4.12.- Mujeres en movimiento en un perímetro ¿habitable?

La movilidad, más allá de llevar a cabo un traslado, resulta como una experiencia generadora de sensaciones, percepciones y forma parte de una vivencia que influye en la manera en cómo percibimos la ciudad y sus espacios. Existe un eje rector sobre el discurso de la movilidad en la ciudad de México, el común denominador entre las informantes es la existencia de nodos de conexión, CETRAMs, paraderos, entre otros, en los cuales se percibe saturación y sobredemanda de los servicios de transporte, así mismo, reconocen que hace falta educación vial por parte de conductores de transporte público, peatones y automovilistas particulares.

“percibo saturación, un transporte que no es suficiente” Hana

“Hay conductores que no respetan espacios” Gina

Otra perspectiva que se tiene del transporte público de la ciudad de México es que es poco eficiente, que en algunos casos se encuentra en condiciones precarias y que incluso existe un mal trato por parte de los operadores. No obstante, coinciden también que la movilidad y la experiencia que se tenga al llevar a cabo traslados dependen de la temporalidad, si es de día o de noche, la zona e incluso el clima y/o la temporada del año, así como la actividad que vaya a llevarse a cabo y la zona final de destino.

“No es lo mismo, cuando voy a mi trabajo o al centro (...) a un concierto, creo que hay una mala distribución en el transporte” Selene

“siempre es diferente, (...) a veces hay cosas desagradables en el transporte o en la calle, es elíptico (...) puedo experimentar felicidad o (...) tristeza” Gina

“estar conscientes acerca de en qué zona estás, depende del lugar y en el contexto en el que me encuentre” Diana

En horarios específicos, la ciudad desde la movilidad es percibida como caótica y violenta. Elementos como: el cansancio posterior a una jornada laboral, la

aglomeración, la temperatura en lugares cerrados, los tiempos de espera, puede acondicionar el ambiente para generar conflictos y al mismo tiempo que se vivan violencias como discusiones entre usuarios que hacen uso del servicio, adicional a ello, el caminar, el hacer uso de autobuses, taxis o incluso bicicleta, es percibido como inseguro, tanto por las condiciones de vehículos, de las calles, como por el temor a ser víctima de un evento delictivo, a diferencia del servicio del metro y metrobus lo identifican como uno de los medios de transporte más seguros, cómodos y eficaces para viajar.

“en el metro, en el vagón de mujeres me siento muy segura, pero sí pienso ay, ya que se apure el metro...” Elizabeth

“Usar el metro me resulta muy cómodo, (...) es lo único que utilizo para el trabajo” René

4.13.- Ser transeúnte en las Lomas y Polanco

El trayecto metro auditorio-fuente de Petróleos es zona de tanta afluencia de usuarios, resulta también en un nodo de conectividad, un lugar de tránsito que, en ocasiones, se ve traducido aglomeraciones, largos tiempos de espera, y la vivencia puede tornarse estresante e incluso generar violencia entre los usuarios, incluso cuando se usan distintas modalidades de transporte.

“la gente se empieza a bajar y atraviesan la ciclovía (...), choquen una bicicleta (...) he visto como se pelean o se dicen de cosas” Nayelli

El perímetro puede ser un parteaguas y elemento para generar contraste en la vida cotidiana de las informantes, al llevar a cabo sus traslados, es decir, existen narrativas que enfatizan la diferencia entre el perímetro de estudio y otras zonas de la ciudad, en distintos rubros, de manera específica se hace alusión de que el transporte y las condiciones de la zona son favorables para su uso y satisfacer necesidades.

El transporte de la zona es percibido como un transporte eficiente en el sentido de suficiencia, rapidez y condiciones físicas. No obstante, también se reconocen sus deficiencias. Se menciona la formación y/o capacitación de

operadores, la falta de una garantía de seguridad cuando en horarios de mayor afluencia existe la percepción de riesgo a ser víctima de algún evento delictivo dada la aglomeración de gente en el lugar. De manera específica: el estar fuera de la estación del Metrobus Campo Marte genera una percepción de peligro y caos, en horarios de 18:30 aproximadamente

“luego hay mucha gente que se violenta (...) y los camiones, la verdad son bastante locochoques,” Nayelli

Aunado a esto, se identificaron narrativas acerca de una situación de abuso desde la movilidad motorizada y particular, que al mismo tiempo refleja la impunidad del contexto actual y la cual reafirma la existencia de una preferencia a los vehículos sobre los peatones en dónde estos se ven vulnerados:

“sobre campos eliseos, está un hotel (...) mucho turista que llega (...) como es sentido contrario para entrar y no quieren darle la vuelta al periférico, se han metido de reversa (...) las han atropellado” Gina

Existe una reducida cantidad de discursos acerca de una educación vial como peatón, puesto que la narrativa de las informantes se enfoca en los automovilistas que no respetan al peatón. No obstante, se reconoce la responsabilidad como peatones para generar una consciencia que incluso como transeúntes tenemos responsabilidad para que la movilidad no sea tan caótica:

“Luego como peatones les hacemos la vida difícil a los automovilistas” René

4.14.- La ciudad con miedo, el uso del espacio y transporte público desde el temor

Uno de los elementos que, en mayor medida, comparten las informantes en el discurso explicativo de sus percepciones y/o vivencias en sus movilizaciones y usos de la ciudad, se focaliza sobre el miedo. Éste es percibido sin importar si se trata del espacio público en el perímetro de estudio o de cualquier otra zona de la ciudad de México. No obstante, como con anterioridad se planteó, el perímetro de estudio

se percibe como una zona segura, en donde el temor disminuye, pues son diversos factores los que intervienen para dicha apreciación, como la afluencia de gente en la zona, la cuestión estética, la presencia de elementos de seguridad pública y privada, la iluminación, entre otros. Sin embargo, se hace hincapié en que, a pesar de estas cualidades del perímetro de estudio, no consideran estar exentas de ser víctimas de algún evento delictivo en la zona.

Conceptos como hostilidad, estado de alerta, agresión, paranoia, peligro, miedo, violencia, desconfianza son utilizados en un discurso común entre las informantes a la ciudad. Los espacios públicos son vividos desde el miedo y son poco frecuentes los relatos que exponen, por ejemplo, una movilidad relajada, plena, tranquila, entre otros, en la ciudad de México. La mayor preocupación que en las narradoras existe es un llegar con bien a sus destinos finales a pesar de las distintas agresiones a las que están expuestas en sus traslados cotidianos:

“La incertidumbre si vas a vivir algún tipo de agresión o violencia.” Gina

El espacio urbano también puede verse como un factor de riesgo para las mujeres, identifican de manera puntual accidentes que se pudieran acontecer en el transporte público, o alguno que tuviera que ver con vehículos motorizados particulares y peatones, por ejemplo. También el estado y/o mantenimiento de las calles podría desembocar en caídas, o la escasez en luz artificial, podría tener el mismo desenlace.

4.15.- El origen del miedo: las violencias en el espacio público

La violencia ha sido explicada por Foucault (1990), Bourdieu(1988) y por Galtung (2106). Para este último autor, la violencia es una supresión a los derechos humanos fundamentales y por lo tanto una limitación a cubrir necesidades básicas. Y la clasifica en directa, cultural y estructural y se encuentran relacionadas entre sí. La directa, como su nombre lo indica responde a una acción directa y física, la cultural, hace referencia a aspectos de la cultura que legitiman la violencia estructural y la cultural, por ejemplo, discriminación por religión. La violencia

estructural alude a la existencia de un sistema que legitima y legaliza la limitación de satisfacción de necesidades humanas a largo plazo, el autor ejemplifica con el concepto de explotación. (Galtung, 2016)

En este sentido, el temor percibido en espacios públicos y en sus movilidades existe dado el contexto actual que ha expuesto a las mujeres a situaciones de violencias. Reconocen que en sus traslados cotidiano están expuestas a situaciones violentas como: empujones, confrontaciones verbales, despojo de artículos personales, tocamientos, entre otros, independientemente de la zona de la ciudad. Dicha exposición a la violencia y a eventos delictivos genera un estado de alerta constante, no obstante, se identifica que el hecho de sufrir un evento delictivo de índole sexual, produce aún más miedo:

“creo que mi menor miedo es que me lleguen a asaltar, (...) ¿por qué me da más miedo que me acosen a que me roben?” Elizabeth.

La percepción de seguridad al llevar a cabo la movilidad desde distintas modalidades de transporte: Autobuses, RTP, metro/metrobus, caminar, hacer uso de bicicleta y por último abordar taxis públicos y/o privados. La mayor percepción de inseguridad es cuando se camina, en contraste cuando se está en metro y/o metrobus. En el discurso se afirma que dicha percepción es, debido a la presencia de elementos de seguridad pública dentro de la red de transporte masivo metro, así como la existencia de espacios exclusivos para mujeres, cámaras, entre otros.

4.15.1.- Los tipos de violencias en el EP

Las mujeres están conscientes acerca de las diversas violencias, tanto las observan a la distancia como las que llegan a vivir en el espacio público. Desde agresiones físicas y/o de contacto directo, a las menos invasivas, como una mirada incómoda y/o lasciva que puede intimidar. El miedo al acoso callejero es un tema que sobresale en los relatos de las entrevistadas, percibido como violencia y, además, como una limitante al uso del espacio público. En los relatos narrados, las vivencias revelan incluso otro tipo de violencia como la económica y psicológica:

“Yo creo que sí, psicológica, (...) hay hombres (...) se te acercan a ofrecerte algo y llegas a decir que no, y te hacen sentir como si fuera tu obligación comprarles” Elizabeth

El rol de género asignado socialmente crea un imaginario social en los individuos, acerca de las actitudes, respuestas y reacciones que se pueden esperar de una mujer. En este sentido, se reflexiona acerca de que la bondad es una característica que, en la socialización, se ha calificado como *natural* en las mujeres, por lo que resulta más sencillo obtener ayuda de ellas. A pesar de que la bondad puede verse como una virtud, se asocia más con lo femenino hasta trascender e incluso transformarse en sumisión, que es característica culturalmente atribuida a las mujeres, por lo que intimidarlas y/o amedrentarlas resulta más simple:

“las mujeres luego vamos solas (...), se nos acercan más a pedirnos dinero (...) porque a lo mejor somos más, de ayudar, (...) se dan cuenta de que no conoces y te cobran de más...” Tina

4.15.1.1. Interseccionalidad en las violencias

La interseccionalidad es un concepto que con anterioridad se revisó en el apartado Cfr 2.7.1.3 consiste en reconocer que las características propias de cada individuo van a generar tanto experiencias únicas como trabas y/o beneficios a nivel sistémico, traducidas en desigualdades sociales. Es decir, que existen variables que determinarán la vivencia de cada individuo como: género, etnia, estrato socioeconómico, religión, entre otras:

“como mujer estoy expuesta a la violencia de género, pues hay violencias que como mujer blanca no experimento” Alejandra

“la seguridad no es la misma en santa fe que en Iztapalapa” Valentina

Es decir, las violencias vividas por mujeres en los espacios públicos no serán idénticas por el sólo hecho de ser mujeres, como bien se interpreta en los discursos de las informantes, dependerá incluso la etnia el tipo de discriminación y/o violencias al que puedan estar expuestas, es decir, una mujer blanca, como lo explica

Alejandra probablemente no se verá inmersa en una situación de discriminación en un barrio acaudalado, por su tono de piel, vestimenta o aspecto. Sin embargo, una mujer indígena es más propensa a padecer agresiones de ese tipo. En ese mismo sentido el estrato socioeconómico influye en la seguridad y la percepción de ésta, como previamente se ha revisado, no será lo mismo para una mujer residente de un barrio en Iztapalapa llegar a su hogar un domingo a medianoche que una mujer que viva en San Miguel Chapultepec y cuente con vehículo propio. Si bien la situación planteada para cada par de mujeres es la misma sus condiciones específicas modifican la vivencia.

4.15.2.- La violencia machista en el EP

La violencia contra las mujeres no solo se ve materializado en espacios públicos en forma de acoso sexual, sino también en espacios privados, algunas de las informantes aseguran que en sus espacios privados también han sido violentadas. No obstante, dado el enfoque de la presente tesis se hará el abordaje pertinente a las violencias sexuales en espacios y transportes públicos en la ciudad de México. El machismo responde a una violencia estructural que ve minimizadas a las mujeres, lo que se traduce en agredirlas sexualmente en espacios públicos, cosificarlas en espectaculares, limitarlas para alcanzar puestos públicos de liderazgo, entre otros. Las mismas acciones afirmativas como la separación en vagones exclusivos en el metro o metrobus denota que existe este problema social que se refleja espacialmente en la segregación de individuos, en este caso, diferenciados por género en el transporte público.

En este sentido, uno de los retos a los que se enfrentan las mujeres no es sólo a sobrellevar el acoso callejero en sus desplazamientos cotidianos, sino también la existente discriminación a nivel académico, a nivel laboral, la carga de trabajo doble que puede ser doméstica, e incluso la discriminación que se ve reflejada, en donde las capacidades no son las mismas y en donde el único valor aparente es la apariencia:

“ay, tiene cara bonita, solamente para atraer a los clientes, ponla de cajera, debemos de esforzarnos mejor para que digan que trabaja igual que un hombre”

Elizabeth

4.15.3.- El machismo materializado en el EP como acoso sexual, es un tema de poder.

La violencia llevada a cabo de manera directa en donde las mujeres son afectadas con acciones directas, tanto “piropos” que pueden ser ofensivos, y/o vulgares que resultan intimidantes como acciones de contacto como manoseos y que se les hayan recargado y/o acercado demasiado con intenciones de índole sexual, genera una vivencia desde el miedo en la ciudad y es una de las manifestaciones del machismo en el espacio público de una ciudad, como la ciudad de México.

La relación que existe entre la sensación de peligro constante y el acoso callejero el reflejo de las relaciones de poder, en donde los hombres accionan y las mujeres se ven, se sienten vulneradas y/o violentadas, incomodarlas es el reflejo materializado del machismo en el espacio público. La sensación de estar expuestas de manera casi constante de manera específica la violencia sexual, puede resultar en un posible desgaste, físico, emocional y psicológico. Aunado a eso, la elección de los espacios de los agresores permite vislumbrar que las agresiones, en ocasiones, son premeditadas:

“hay bajonivel peatonal, y esta feo y no falta el sujeto que te amedrente, o incluso nada más grita para que te asustes, les parece hasta como gracioso” Gina

“iba con mis amigas en el metro, y se nos acercaban chavos, para incomodar”

Valentina

“siento que te acosan con descaro ya para intimidart ” Itzel

Es la juventud la que desea llevar a cabo actividades recreativas, lúdicas, y sociales que la violencia presente en el país y en la ciudad de México no es posible y de manera específica menos para las mujeres, pues existe un peligro constante, además de que entre más jóvenes más acoso reciben. Dichas actitudes de los

hombres reciben una explicación con tres vertientes importantes: la sumisión e inexperiencia, la vestimenta y la pedofilia.

Un resultado interesante hallado en esta parte explicativa relacionada es el tema generacional, las mujeres más jóvenes son acosadas de manera más invasiva y/o física a diferencia de mujeres más grandes y al mismo tiempo los hombres quienes cometen este tipo de agresiones son hombres a los que las mujeres se refieren como “señores”, lo que exhibe una diferencia de edad importante entre las afectadas y quienes cometen dicho acto:

“pero en lugares en donde no hay espacios públicos para mujeres, ahí me da miedo” Elizabeth

“y a él lo detuvieron (...) porque además era una adolescente y él ya una persona mayor” Nancy

Se encontraron tres elementos claves para explicar la realidad vivida por mujeres más jóvenes: El primero y de más peso tiene que ver con las que tienen más experiencia, con más edad, han tenido vivencias que las hace actuar de manera reactiva, a diferencia de las más jóvenes, que de manera frecuente la reacción es permanecer en silencio e inmóviles cuando son víctimas de algún tipo de acoso sexual. La inexperiencia e inocencia y la no identificación de posibles peligros son conceptos que también se logran identificar en este primer elemento. El discurso obedece nuevamente a los roles de género que asigna a las mujeres actitudes específicas. Es decir, en un entorno social y de manera implícita se espera que la actitud femenina sea sumisa, tranquila, entre otros, lo cual podría ser el detonante que genera pasividad entre las más jóvenes. Lo anterior mencionado podría estar relacionado con la idea de poder, y control, el saber que se pueden acercar a ellas sin recibir ningún tipo de reclamo podría alentar a llevar a cabo el delito.

“siento que la edad influye mucho en el tema de poder/control, muchísimo, para poder controlar, manipular” Itzel

“me da miedo que un Sr me vaya a acosar” Elizabeth

El segundo responde a los estereotipos establecidos, en donde los cánones de belleza y atractivo están ligados íntimamente con la juventud, que además va a la par con otra narrativa encontrada en las mujeres entrevistadas que gira en torno a la pedofilia. El tercero y último elemento tiene que ver con el hecho de que como jóvenes existe una variable conforme a la vestimenta, es decir, las más jóvenes, usan vestimentas más descubiertas, no obstante, la vestimenta no es permisiva para la invasión a sus cuerpos o la posibilidad de estar más expuestas a sufrir agresiones sexuales.

Adicional a este tipo de actos cometidos en su mayoría por hombres, también existe un fenómeno social que las mujeres tienen identificado en el espacio público: la pasividad de la sociedad ante esta clase de acontecimientos, e incluso la revictimización, lo cual genera una reacción moderada en ellas, es decir, el reconocer la apatía de la gente las contiene de actuar de manera reaccionaria y/o contestataria, e incluso cuando deciden llevarla a cabo, existe una revictimización:

“la misma gente te dice, ay qué te pasa, es un señor, no lo ofendas, o qué te hizo él, o sea la misma sociedad no apoya” Valentina.

Se visibiliza la idea de una participación ciudadana activa en el sentido de poder tener un respaldo si en algún momento algún evento pudiera presentarse, en sentido estricto, las mujeres esperan un respaldo de la sociedad, esperarían que la sociedad civil se solidarice con ellas. El uso frecuente de los espacios exclusivos, en metro y metrobús de manera específica, brindan cierta tranquilidad en las usuarias. No obstante, aparecen estas narrativas en donde existe un reclamo implícito a los hombres que hacen uso de estos e incluso de mujeres que hacen que sus parejas y/o acompañantes ingresen a estos espacios. El peligro es percibido por parte de las mujeres y resalta la idea de que sea de vital importancia que los espacios públicos no solo sean interpretados como libres y de encuentro sino también percibidos como tales y vividos así, si el mismo se percibe e interpreta como inseguro, entonces resulta como un espacio excluyente.

“yo me siento más tranquila y segura en el metrobús que en la micro” Grecia

El común denominador en las entrevistadas acerca de los espacios fuera del transporte público, es decir, la calle genera un estado de alerta de casi constante. En este sentido, resulta importante rescatar que las mujeres tanto en la parte exploratoria como en la parte explicativa se identifican con acciones que las hacen sentir seguras. Una parte del discurso que surge del miedo es aquel que manifiesta que no se puede salir con tranquilidad y, bajo esa línea, las decisiones de las mujeres se ven intervenidas, de manera implícita. Desde el trabajo de la presente tesis, aquéllas se identifican como estrategias, algunas restrictivas otras *empoderantes*, revisadas y confirmadas en la parte teórica, y una tercera variante identificadas como defensivas.

“En general si me gusta vivir la ciudad, me gusta salir, me gusta ver, conocer, pero si, sé que no puedo sentirme muy tranquila” Grecia

4.16.- Estrategias de supervivencia

La situación actual y los peligros a los que se pueden ver enfrentadas las mujeres repercuten también en la vivencia de las mujeres, es decir, existe la creencia de que dadas las circunstancias se tiene que proteger a las mujeres de manera permanente. Lo que puede parecer como una solución efectiva puede resultar también contraproducente. Si bien el contexto actual invita a generar alternativas para brindar protección y seguridad a las mujeres más jóvenes, esto también podría originar en ellas una actitud de indefensión:

*“para que puedas **sobrevivir** (...) yo le digo a mi hija, si ves a un hombre que viene frente a ti te cruzas la calle (...) es indispensable enseñárselos a tus hijas...”*

Gina

Uno de los discursos encontrados con las entrevistadas es puntualizar que de quienes se cuidan es de los hombres, dado que las violencias sexuales de las que han sido víctimas en transportes y espacios públicos son cometidas en su gran mayoría por hombres:

“tengo que compartir pues no sé, camino o transbordes con hombres, (...) siempre hay uno que otro (...) echándote las miradas y lo hacen sin censura...” Nancy

4.16.1.- La auto restricción al Espacio público desde el miedo.

El sentimiento de miedo, la experiencia previa y el trauma frente a un evento negativo, produce en ellas una auto restricción del uso del espacio público en la ciudad. No existe de manera explícita una indicación, prohibición y/o invitación a quedarse en casa. El no salir está vinculado con la seguridad y de alguna manera garantizar la integridad del individuo.

No obstante, la idea que las informantes han generado en torno a esto es que quedarse en casa asegura la violencia y el crimen no las alcance. Por lo que de manera inconsciente se ha vuelto parte de sus estrategias de supervivencia. La más sutil es el abandono al espacio público, sin embargo, la claridad que se tiene respecto a temporalidades es fundamental:

“Ser mujer me ha limitado: no puedo salir a la hora que yo quiera” René

“casi no me gusta salir, ni andar en la calle, con todo esto que está pasando con las mujeres (...) que te quieren meter mano” Tina

El miedo al espacio público reflejado en los relatos de las mujeres entrevistadas confirma que el estado de alerta que se tiene es una constante naturalizado en ellas, no obstante, de manera simultánea, se reconoce como una anomalía en su cotidianeidad. Es importante reconocer que vivir en un estado alerta de manera casi permanente, más que responder a un instinto de alerta puede incluso mermar la calidad de vida. Los contextos actuales orillan a los ciudadanos a vivir en estado alerta, no obstante, al interseccionar caemos en cuenta que dicho estado de alerta permea más en las mujeres, más aún si esto responde a un temor de ser atacada de forma sexual.

“creo que siempre estoy alerta, (...) viendo para atrás, volteando para todos lados” Nayelli

*“como que voltear... la verdad yo soy muy así y a lo mejor está mal, pero como que volteo constantemente, para ver quien atrás de mí, quien está a mi lado”
Diana*

Los espacios exclusivos para mujeres son considerados necesarios dado el contexto, pero también innecesarios porque pueden ser detonante para un nuevo tipo de segregación y/o exclusión.

4.16.2.- Las de empoderamiento y/o respaldo

Estos espacios exclusivos desde la perspectiva de las informantes les brinda tranquilidad, de manera específica el hacer uso de los vagones exclusivos en el metro y o metrobus resalta como táctica para sentirse más seguras, no sólo como una prevención ante una situación de acoso, también en un sentido de respaldo y/o acompañamiento.

“No he vuelto a usar los vagones generales (...) me siento tranquila, (...) con personas de mi mismo género (...) otra persona de mi mismo género me podría ayudar más,” Diana

“una chica le metieron la mano en el vestido y yo agarré a la chica (...) encontré un policía hasta del otro lado, la dejé (...) me fui atrás de él (...) me esperé con ella hasta que llegó su mami” Nancy

Las estrategias, que de manera implícitas también podemos ver, son aquellas que nos indican que existe una invitación a tener una actitud de autoconfianza y reconocimiento personal. Estos discursos obedecen a una estrategia que fue revisada y planteada como “empoderante” en el apartado teórico, es decir, que entre mujeres existe una invitación a “no tener miedo” a plantarse en el espacio público, a apropiarse de él.

“el tener la seguridad de que todo está bien o saber identificar los factores de riesgo, es importante ...” Iliana

“tú te debes de sentir seguro, tranquilo con y lo que eres, en donde quiera que vayas” Grecia

4.16.3.- Las de defensa

En algún momento el uso de taxis privados de plataforma fue considerada una alternativa para llevar a cabo movilidades seguras, dado el contexto actual el hacer

uso de esta alternativa de transporte representa una exposición latente al peligro, en este sentido, el uso de tecnologías ya no resulta como prioridad para garantizar la integridad física de las mujeres.

El uso de dispositivos de defensa comienza a también convertirse en una constante en el uso cotidiano de las mujeres al transitar en espacios y hacer uso de transporte público. No sólo objetos que pueden ser utilizados como armas, o que incluso lo son, también el mismo cuerpo femenino ha de ser un elemento de defensa:

“se dispararon las ventas de kits de autodefensa, gas pimientas, manoplas ...”

Itzel

“me ha ayudado a sentirme más segura que estuve yendo a clases de autodefensa” Nayelli

“una amiga me regaló un kit que trae gas pimienta y eso y ya lo tengo a la mano cuando camino” Nancy

Parecen estrategias que pareciera pueden garantizar la seguridad y confianza de las mujeres cuando se encuentran fuera de los espacios privados, o incluso que se trata de un tipo de adaptación al contexto actual. No obstante, el discurso de los roles sociales establece que la sumisión es algo ligado con la femineidad, y el naturalizar que las mujeres deben cuidarse, protegerse, defenderse refuerza el discurso de que las mujeres necesitan cuidados constantes, y que la protección de este tipo es necesaria. No obstante, sería de suma importancia revisar el origen real de dichas agresiones en los espacios públicos, adicional a proporcionar alternativas en sentido de que las mujeres perciban los espacios seguros y consideren que sus derechos fundamentales se encuentren garantizados, como lo es el derecho a la ciudad.

4.17 Habitabilidad, mujeres y calidad de vida

Como se revisó con anterioridad, la habitabilidad está ligada a la idea de un conjunto de características que brinden condiciones óptimas para habitar un lugar y garanticen la satisfacción de necesidades humanas. A diferencia de la calidad de

vida que adicional a estos elementos mencionados, también recae la percepción del usuario, como bien podrá confirmarse con las narrativas de las informantes

Si bien, no fueron abordadas las características de manera particular, por ejemplo, de vivienda particular de las informantes, a modo exploratorio se indagó que tan satisfechas encuentran sus necesidades desde las condiciones que les brinda la ciudad de México. El discurso que se manifiesta entre las mismas es no encontrarse en una satisfacción plena respecto sus vivencias cotidianas en ciudad de México y lo que ésta les ofrece como ciudadanas activas. En este sentido, algunas características de índole tanto material y/o físicas como de percepción, fueron exploradas de manera puntual en el perímetro de estudio, adicional a ello también su vivencia como mujeres usuarias del espacio público y que llevan a cabo traslados en transporte público.

4.18.- La habitabilidad del perímetro de estudio

Los relatos acerca del perímetro de estudio resultaron en que lo consideran seguro, en dónde no han sufrido algún delito, no obstante, están conscientes del contexto actual en el país, y que a pesar de estar en un área percibida como segura por los distintos factores mencionados anteriormente, no les garantiza estar exentas de algún evento delictivo. En este sentido, las violencias percibidas en el perímetro de estudio son la violencia sexual y la discriminación por capacidades físicas. Respecto a las violencias sexuales, se identifica un discurso parcialmente contradictorio entre las informantes, ya que en su mayoría identifican la violencia sexual como ocasional en la zona, es decir, consideran que el índice de criminalidad es menor, sin embargo, no consideran un delito el ser acosadas, no obstante, está tipificado. En este sentido, la tipificación va referida a las acciones que sean consideradas delito: “es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de

indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos”³²

Esto en términos de seguridad, las narrativas también recaen en que la encuentran como una zona que cuenta con habitabilidad, debido a que cuenta con servicios como transporte público, oferta cultural y de entretenimiento, áreas verdes, con mantenimiento, seguridad, la encuentran agradable, óptima, con el transporte necesario, visualmente agradable:

“en general la gente es muy respetuosa como que en ese transporte que utilizo” Cecilia.

No obstante, el trabajar cerca de la zona descarta la posibilidad de vivir en la zona, para una mayoría de la población no podría solventar una renta y/o propiedad en la zona dada la plusvalía del lugar. De manera puntual dado lo que atañe al objetivo de la presente tesis es la movilidad, por ende, el interés en el transporte en la zona resulta el ideal, en términos generales, no obstante, como se mencionó con anterioridad, determinan que algunas informantes realizan la sugerencia de ampliar la ruta dentro de la zona de los corporativos, así como aumentar la cantidad de elementos de seguridad en la zona, cámaras, y temas que impactan en la actitud y/o comportamiento de la sociedad, entre los discursos aparece la solicitud al respeto entre ellos que sean los hombres quienes respeten las áreas exclusivas en metro y metrobus, así como fomentar un educación a nivel movilidad y/o peatonal:

“yo le agregaría más distancia, en general está en buenas condiciones” Cecilia

“no falta el que se mete en la fila (...) que ya se vienen peleando, (...) tiene que ver con la cultura” Selene

El transporte público “ideal” sería aquel que sea incluyente, eficiente en distintos sentidos como la rapidez y condiciones adecuadas, e incluso se menciona una mejora en la actitud y/o capacitación de los operadores, no obstante también

³² LGAMVLV de 2007 Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (1 de febrero de 2007):63. DOF29042022 <https://www.milenio.com/estilo/como-se-castigan-el-acoso-y-el-hostigamiento-sexual-en-mexico>. Recuperado el día: 30 de marzo 2022

se reconoce que para llevar a cabo una movilidad adecuada y eficiente como individuos se tendría que hacer un tipo de intervención en sentido de adecuarnos/educarnos como usuarios de transporte público.

4.18.1.- La indiferencia ante la habitabilidad de la zona para la calidad de vida de las mujeres

No obstante, algunas narrativas consideran que el trabajar en la zona puede otorgarles calidad de vida en una cuestión económica, los salarios pueden ser moderadamente más altos, existen narrativas acerca de un posible *estatus* que puede brindar el hecho trabajar en Polanco o seriedad al hacer negocios e incluso con trabajos informales, consideran se puede obtener un ingreso adicional comparado con trabajos en alguna otra zona de la ciudad desempeñando incluso la misma actividad.

“trabajo en esta zona y eso me da un sueldo y prestaciones de ley, pero eso no significa que me dé una buena calidad de vida, (...) trabajo casi 12 horas diarias, y el trayecto (...) lo ocupo para dormir...” Hana

En un sentido de acceso laboral, podría considerarse que la zona tiene la capacidad de brindar beneficios. Desde un aspecto recreativo, cultural o de entretenimiento, sin embargo, el hecho de que el traslado, en algunos casos, implique más de una hora hace que desistan de acudir por cuestiones lúdicas. Las narrativas también giran en torno a que a pesar de la existencia de estos beneficios que puede tener el perímetro de estudio para las informantes, sólo representa su área de trabajo, por lo que permanecer en las inmediaciones fuera de sus horarios laborales resulta poco factible.

“sí, está lindo (...) tienes acceso al bosque (...) los conciertos, (...) pero la verdad es que no, tú vas a trabajar y ya te regresas” Selene

4.19.- Importancia del género como categoría en la calidad de vida.

Adicional a las posibles violencias en el transporte y/o espacio público, existe un constante en el discurso de que las mujeres sufren de discriminación en espacios laborales, referente también a oportunidades de movilidad social, la existente

brecha salarial de género, entre otros. Son aspectos que se ven afectados por el género.

“Las brechas salariales, el que tengas que ser imagen para poder crecer en un puesto y no sea por tus capacidades, nos afecta a todas las mujeres en general...” Itzel.

La elección de rutas, con la finalidad de sentirse más seguras incluso si eso conlleva disponer de más tiempo y/o dinero, puede llevar mermar parte de los indicadores de calidad de vida como convivencia social, descanso adecuado, tiempo de ocio. Incluso, puede generar un impacto económico, al respecto existen narrativas acerca de la elección entre una u otra modalidad de transporte, es decir, eligen extender sus traslados al caminar y así evitar un transporte privado que pudiera vulnerarlas o se toma la decisión de pagar por un transporte privado para evitar caminar tramos de poca distancia, pero con características consideradas como inseguras: oscuro y solitario.

“a lo mejor tomamos caminos más largos para sentirnos más seguras”

Fernanada

“son 10 minutos caminando, está a la vuelta, pero pagué un uber, porque está muy solo” Cecilia

La vivencia del acoso, del hostigamiento, de la incomodidad, genera desconfianza y desgaste en las mujeres, el estar en un espacio en apariencia privado y seguro tampoco es garantía. El visibilizar las distintas violencias existentes en diversos ambientes: laboral, en la vida pública, en lo escolar, en lo familiar, la sociedad que juzga señala y juzga es una vivencia que si se tiene consciente puede generar desgaste e incluso sobre reacciones.

“ser mujer me ha limitado en muchos sentidos, no puedo usar lo que me gusta” René

Vivir en un constante estado de alerta ha desarrollado hasta cierto punto una actitud hostil y a la defensiva. El discurso no sólo gira en torno a que existe un miedo constante y una sensación permanente de temor cuando se tiene que salir a la ciudad, también existe un sentimiento de indignación. Una vez que existen cuestionamientos acerca de la posición subordinada en la que las mujeres han

vivido, pone a discusión la visibilización de violencias vividas, el visibilizarlo genera cierto grado de enfado:

“nos vulneran tanto todos los días que el día que sobre reaccionemos, las malas vamos a ser nosotras” Itzel

“No tenemos por qué estarnos cuidando de todos los hombres” Úrsula

También es importante tomar en consideración que existe una naturalización en las actitudes que incluso están tipificadas, el reconocimiento ante la disparidad de vivencia en la ciudad por cuestiones de género resulta interesante y adicional a ello el considerar encontrarse de manera casi permanente en estado de alerta vulnera la tranquilidad de las informantes que, como se ha mencionado, resta calidad de vida:

*“que no **pasa más allá** de que te vean, o se te acercan...” Tatiana*

“La mayoría del tiempo que voy en la calle, pues voy alerta, no como un hombre iría caminando a gusto, así tranquilito” Cecilia

Sobre este eje resalta un elemento importante en las vivencias de las mujeres entrevistadas: la valentía representa un reto y un elemento indispensable para la vida urbana. En el caso de mujeres que son madres:

“¿ya habrá llegado a la escuela, ya habrá llegado a la casa, se le habrá insuinado algún profesor? Cómo mamá y mujer es a lo que te enfrentas” Úrsula

Las mujeres reconocen que existe ya una mayor participación ciudadana, no obstante, consideran que aún hacen falta elementos para considerar en términos generales acceso a una calidad de vida con equidad de género, pues en las narrativas de las mujeres existe el reconocimiento de la desigualdad social que se vive por una cuestión de género.

Existen también aspectos que son vistos como positivos, como el hecho de que existan espacios exclusivos generan, entonces, la apertura de hacer uso del transporte público con cierta tranquilidad, de igual manera la actual visibilización de

una violencia en contra de la mujer genera que las más jóvenes sientan un respaldo. Hay que recordar que brindar espacios exclusivos es visibilizar a las mujeres y que es necesario para el contexto actual. En este sentido, se identifica la reflexión acerca del impacto negativo que pudiera tener el generar espacios exclusivos. Se consideran espacios que *no deberían* de existir, no obstante, las mujeres los consideran prioritarios dado el contexto actual.

“el hecho de priorizar estos espacios es recalcar la existencia del papel de la mujer en la sociedad” Selene

En términos generales, las narrativas de las mujeres entrevistadas, respecto a la calidad de vida que consideran tener al encontrarse en espacios urbanos, coinciden en que existen limitaciones dada su condición de género. Se identifican elementos como: miedo, hartazgo, desconfianza, rabia, restricciones, limitaciones, discriminación, hostilidad, entre otros, en la vida urbana.

No obstante, se identifican elementos positivos como la actual visibilización de las brechas de género, lo que ha generado una participación más activa de las mujeres, así como su reconocimiento. También se rescata como aspecto positivo la actual solidaridad y reconocimiento entre mujeres y que las informantes han tomado en cuenta. En este sentido, el discurso alude a que de esta manera se le puede garantizar derechos igualitarios, en la práctica, a futuras generaciones:

“hacemos ciudad porque participamos de forma activa siendo económicamente activas (...) ir a votar (...) cumplir con tus obligaciones, pero hace falta” Grecia

Asimismo, con lo anteriormente planteado, se expone, desde los relatos de informantes, que se tiene un tramo recorrido en cuestión de derechos igualitarios entre géneros, no obstante, para considerar la existencia de una ciudad *ideal*, con una movilidad ideal que proporcione calidad de vida, indican que es importante considerar: la conciencia de clase para poder determinar el costo de los servicios básicos, reconocer que existe una desigualdad social, una mejora en la seguridad,

y garantizar el acceso a un salario digno e igualitario, servicios y espacios exclusivos para las mujeres dadas sus necesidades específicas, mejorar el sistema judicial para tener acceso a la justicia, extensión en horarios de transporte, así como el abasto del mismo.

Conclusiones

La presente tesis abordó problemáticas en torno a la movilidad, el espacio público y las vivencias específicas al ser mujer en la ciudad de México y cómo es que dichos elementos y/o factores impactan en su calidad de vida. A lo largo de la misma se emplearon conceptos teóricos sobre los temas y variables del estudio para identificar y analizar tanto el impacto social que se le da al hecho de ser mujer, o la categoría género, como el uso de espacios y transportes públicos al llevar a cabo traslados cotidianos.

Los distintos análisis vertidos en el presente trabajo se expusieron conceptos como espacio público, movilidad, calidad de vida, y la condición de ser mujer y/o género, e incluso nuevas perspectivas y hallazgos en torno a las vivencias relacionadas con la violencia de las mujeres en el espacio público y de manera específica aquellas que se movilizan en la zona del trayecto metro auditorio nacional-fuente Fuente de Petróleos. Movilidad y género han sido propuestos con como variables en la habitabilidad traducida en calidad de vida.

De manera inicial se retoma la idea acerca del espacio público como un espacio de libre acceso, escenario de vivencias y generador de identidad individual y colectiva. El espacio público desde la perspectiva de las mujeres entrevistadas es un elemento tanto para apreciar y percibir experiencias de movilidad como un escenario de peligro y/o inseguridad. Ambos conceptos están íntimamente ligados con género, pues se considera que ser mujer es una condición de vulnerabilidad en la ciudad.

Resultó de importancia generar reflexiones sobre lo que implica la idea de ser mujer y cómo es que incide de manera importante en lo urbano y social, debido a que la vivencia en la ciudad es bajo dinámicas de miedo y una percepción de

inseguridad, aunado a eso, las condiciones de vida nos son las mismas dado el sesgo o brecha de género que se ve materializado en distintos ámbitos de la vida pública, de tal manera que la distribución de la ciudad, y los aspectos sociales pueden ser factores importantes que determinen el nivel de calidad de vida para las mujeres en la ciudad.

Que si bien, el gobierno ha generado distintos proyectos urbanos de movilidad con la finalidad de que exista una menor percepción de inseguridad para las mujeres o controlar el acoso callejero. Sin embargo, parece no ser suficiente, programas como senderos seguros /camina segura o el colocar vagones exclusivos, no erradica la problemática real de fondo. Los proyectos de movilidad que existen proponen una solución espacial cuando el problema es social y se trata entonces de medidas paliativas. En este sentido, entre las mujeres que hacen uso de la ciudad y las autoridades encargadas de plantear estrategias reales para la erradicación del problema de acoso sexual en espacios públicos, como lo es el acoso sexual.

En el caso específico del territorio de estudio en relación con la calidad de vida, se refiere que dicha zona aporta ciertos beneficios a las usuarias, si es su zona de trabajo, en la zona se sienten seguras casi en su totalidad, no obstante, el trasladarse a distintos puntos de la ciudad o lugares desconocidos genera desconfianza o estado de alerta casi permanente. Es decir, existen dos momentos claves en la movilidad de las mujeres, usuarias de este trayecto, el primero obedece a una seguridad percibida al estar en el transporte y espacio público del perímetro de estudio y el otro responde cuando se encuentran fuera de aquél y se encuentran en algún sitio que pudiera percibirse como insegura y/o peligroso. En este sentido, vemos un discurso ambivalente en la interpretación de las mujeres en el espacio público, manifiestan características positivas del desde una generalidad o desde su interpretación de lo *que debería* de ser. No obstante, conforme se genera el discurso en torno a experiencias particulares, los aspectos interpretados como negativos del espacio público se ven manifestados en las narrativas. No olvidemos que el espacio público también se relaciona con el contexto en el que los sujetos se encuentren,

es decir, dependerá la zona de la ciudad, la temporalidad y la actividad a desarrollar en entornos urbanos lo que puede hacerles definir y/o conceptualizar espacios públicos, seguridad, peligro, calidad de vida, entre otros. Lo valioso de dichas interpretaciones es confirmar que el espacio público es polivalente según el sujeto que lo interprete y el contexto en el que es interpretado.

En este estudio también se puede concluir que el contexto violento actual del país genera miedo en la ciudad, a andar en las calles de la ciudad, incluso puede hacerse o se hace extensivo a los hombres. Las mujeres no se han visto restringidas de manera explícita, no obstante, el hecho de limitar su vida en el espacio público o considerar que la temporalidad es de suma importancia, en sentido de que por la noche prefieren no salir. Esto indica que el miedo, las violencias y la percepción de los espacios las ha recluido en espacios domésticos. De manera simbólica el miedo las excluye de espacios y la vida pública. La invasión al espacio personal y/o acoso sexual también representa un tema de interés debido a que puesto que el discurso en ocasiones giró en torno a la prioridad que debería de tener la “tranquilidad” de poder salir sin miedo a ser víctima de un evento de dicha índole. Cuando se habla de la ciudad *ideal*, el tema de la seguridad resalta en gran medida, debido a que la ciudad que garantice espacios públicos, seguros democráticos e incluyentes, en este sentido, podríamos argumentar que se busca que el derecho a la ciudad sea garantizado.

La movilidad como una experiencia que trasciende el traslado se ve influenciado por distintos factores, desde la conectividad de la ciudad, las condiciones físicas tanto de la vía pública cómo de los transportes, la variedad de los transportes, las interacciones con demás usuarios, la accesibilidad al transporte, el abasto suficiente del mismo e incluso la vivencia que se llega a generar desde dichos traslados, genera toda una interpretación de la movilidad “temerosa”.

Así, la visibilización actual de la violencia de género, el peso que se le ha dado en redes sociales, en medios de comunicación, gracias a movimientos sociales como el feminismo, ha generado que existan reflexiones entre las mujeres

acerca de las vivencias diferenciadas por género, al llevar a cabo su movilidad en espacios urbanos. Pese a que se ha puesto a discusión la apatía social en cuanto a acoso sexual se refiere, un aspecto positivo es que también visualizó un tema de solidaridad entre mujeres, que se ve reflejado de manera más marcada con las mujeres más jóvenes. Es decir, la existencia de una dinámica de ayuda entre mujeres en espacios públicos.

En este sentido uno de los ejes fundamentales dentro de esta tesis, es la vivencia que se tiene a partir de ser mujer al hacer uso de espacios y transportes públicos. Como se mencionó con anterioridad tanto en la parte exploratoria como explicativa destacan las sensaciones de miedo, temor, indignación, bajo esta premisa encontramos la implementación de estrategias sentirse seguras, cómo hacer uso de espacios exclusivos para mujeres, contar con objetos que puedan ser usados como elementos de defensa, no salir solas, no salir de noches entre otros. En este sentido existe un reconocimiento acerca de que no existe una satisfacción completa por parte de las mujeres al hacer uso de espacios y transportes públicos. Con el muestreo de las participantes podemos determinar que existe un miedo generalizado dado el contexto actual de entornos urbanos, es decir, se tienen vivencias relacionadas con un transporte público saturado, espacios públicos privatizados, contaminación, ambientes caóticos, entre otros, adicional a ello vale la pena destacar que la violencia contra la mujer se manifiesta en espacios públicos lo que merma la posibilidad de tener calidad de vida urbana adecuada.

Se confirma la existencia, en el imaginario social de las usuarias del trayecto, un concepto de los espacios públicos como libres, plurales y de libre acceso. No obstante, conforme las narrativas se vuelven más subjetivas y específicas encontramos vivencias que de manera implícita limitan el uso del espacio público, como por ejemplo, dinámicas de poder que someten, violentan, amedrentan, intimidan e incluso acosan a mujeres en el espacio urbano. Los relatos conducen a que en apariencia se trata de un comportamiento normalizado de los hombres, no obstante, y que responden a que de las mujeres se espera tengan una respuesta sumisa ante dichas acciones, el que existan acciones premeditadas

denota la pretensión de control a un grupo social específico desde el miedo y la violencia.

El espacio público, en un sentido romantizado, es contenedor de convivencia social, generador de arraigo y con características positivas. Pero también es escenario de conflictos, disputas y enfrentamientos, que se ha caracterizado por ofrecer anonimato a los transeúntes, lo cual ha sido un componente fundamental para los sujetos que han llevado a cabo acoso sexual y/o violencias en contra de las mujeres. La vivencia de violencias contra las mujeres contrapone la romantización de la ciudad y espacio público como espacios que son pensados y teorizados desde la pluralidad, igualdad, inclusión, democracia, entre otros. No obstante, al ver ausente el tema de equidad e inseguridad, se puede inferir que la calidad de vida de las mujeres se ve mermada al padecer violencias en sus traslados, al hacer uso de espacios públicos e incluso padecidas en ambientes laborales, escolares y sociales.

No obstante, como se mencionó con anterioridad, el acoso sexual no es interpretado como un delito a pesar de estar tipificado, existen diversas situaciones que normalizan el acoso, los piropos y, en casos más extremos, una violencia más directa en contra de las mujeres. La apatía de las afectadas se vincula con una realidad en el país, el sistema de justicia genera dudas entre los ciudadanos debido a su desempeño ineficaz en su totalidad, en este sentido resulta, en la mayoría de los casos, estéril llevar a cabo un proceso legal para obtener justicia. Además de lo anteriormente mencionado, está presente la creencia acerca de considerar natural tanto estas actitudes en los hombres como una respuesta sumisa por parte de las mujeres, lo que está íntimamente ligado con los roles de género asignados socialmente que se ven manifiestos en el espacio público. Por otra parte, es de dominio público que existe un contexto de violencia, inseguridad y precariedad en el país, sin embargo, los medios de comunicación, en ocasiones, influyen en propagar un estado de alerta, con notas alarmistas, revictimizando a la mujer. La violencia contra las mujeres tanto en espacios públicos como en privados en el contexto actual es una realidad, no obstante, son pocas las veces que los medios

de comunicación ponen en mesa de debate el origen de esta violencia para erradicarla o para invitar a una reflexión profunda a la ciudadanía, los mensajes enviados son alarmistas que giran en torno a extremar precauciones, que en algunos casos se traducen en una invitación a las mujeres a *no exponerse*.

La violencia contra la mujer en su gran mayoría es perpetuada por hombres, de manera específica: el acoso sexual, las mujeres más jóvenes son acosadas por hombres mayores, dado este contexto las reflexiones aluden a la pertinencia de espacios públicos exclusivos para mujeres, a pesar de considerarse prescindibles o que no deberían de existir. En otras palabras, las participantes advierten lo necesario de espacios exclusivos, a pesar de estar conscientes de que la medida podría generar segregación y no deja de ser una medida de mitigación, más no una medida que elimine el problema de raíz.

Finalmente, la elaboración de estrategias se da en un contexto de violencia que las ha hecho pertinentes, las mismas tienen por objetivo generar una percepción mayor de seguridad. Estas fueron explicadas en el apartado de análisis y resultado, lo que se pudo observar como consecuencia es un sacrificio de tiempo o dinero al realizar rutas más largas o hacer uso de transportes privados. Otro hallazgo importante fue la percepción del metro como el transporte más seguro y eficaz, el metrobús de manera particular se muestra en las narrativas de las usuarias como el más agradable visualmente, esto está relacionado con la estética del perímetro de estudio, que es Avenida Paseo de la reforma y la singularidad de las unidades de la línea 7 del metrobús que son de dos pisos y su condición física actual.

Asimismo, el perímetro de estudio se destaca como una zona agradable y habitable, sin embargo, las informantes no hacen referencia a que esto tenga un impacto real en su calidad de vida. Adicional a ello las mujeres perciben considerablemente diferencias en igualdad de derechos y oportunidades, por lo que consideran es importante generar una reflexión en torno a estas brechas de género. Esto incide de manera parcial en la calidad de vida de usuarias, como con

anterioridad se mencionó, a pesar de ser un perímetro agradable para ellas, que espacios y transportes públicos se encuentren en condiciones adecuadas para proveer un servicio de manera digna, son características de un espacio, de un transporte específico, que no se homologa con el resto de la ciudad, por lo que la vivencia de las mujeres puede verse polarizada en un solo viaje. En relación con eso resulta de importancia enfatizar que la movilidad esta estructurada desde la relación que existe entre la estructura urbana, el peatón y sus características (en este caso el ser mujer), el espacio y transporte público y habrá que tomar en cuenta dichos elementos para explicarla.

Asimismo, las líneas 7 del metro y Metrobús en el perímetro de estudio resultaron fundamentales para la percepción de habitabilidad y para generar discursos más amplios acerca de la ciudad, violencia, espacio público, calidad de vida, entre otros. Ambos transportes son considerados adecuados, el metrobus incluso como visualmente agradable, esto incide en el uso de la zona, que si bien, de manera significativa es por temas laborales, fue descrita como positiva a excepción de temas específicos como la discriminación o saturación del transporte. En relación con la vivencia de las usuarias del trayecto metro auditorio-fuente de petróleos, la estética urbana de la zona les genera una vivencia positiva al circular en ella. No obstante, se trata únicamente en un sentido de una percepción visual, debido a que la existente problemática del abastecimiento de unidades de transporte público, así como el ambiente caótico generado por la afluencia de gente.

En el trayecto metro auditorio-fuente de Petróleos podemos destacar, las siguientes problemáticas, de manera específica del metrobus: La sobredemanda del servicio del metrobus en horarios determinados, la inseguridad percibida al realizar filas que salen del perímetro de la estación Campo Marte en dirección a Indios Verdes, los conflictos entre peatones, automovilistas, conductores de camiones y transeúntes, entre otros. En el metro y metrobus se destaca la presencia de hombres en espacios exclusivos para mujeres. En el metro existen también discursos acerca de la falta de elementos de seguridad en estaciones particulares y en ocasiones un avance lento de los trenes.

Por otra parte, el tema del espacio público en el trayecto Metrobús en este espacio implican en las narrativas, en términos generales, dos aspectos fundamentales: uno que puede ser considerado como positivo en donde el área se percibe como seguro, visualmente agradable, punto de encuentro, de convivencia, recreativo, como con anterioridad se mencionó y, dos, su aspecto negativo que recae también sobre el acoso sexual, la delincuencia, falta de iluminación, poca cultura vial de automovilistas y de peatones y la discriminación. Se halló que las usuarias ocasionales del trayecto perciben la zona como agradable, y en términos generales les ha proporcionado una experiencia mayoritariamente positiva, a diferencia de las usuarias frecuentes, quienes reportaron haber sido testigo de dinámicas hostiles e incluso violentas en la zona. Esto tiene que ver con la permanencia y/o el uso más frecuente del transporte y espacio público del lugar.

Finalmente, el discurso de las mujeres entrevistadas evocó al hartazgo, miedo, cansancio, indignación ante la apatía de la sociedad civil al presenciar un evento de acoso, la existente brecha de género significativa en ámbitos laborales y de liderazgo, limitaciones en horarios y vestimentas al hacer uso de la ciudad, intimidación y violencia. Bajo esta premisa, si ligamos la definición de violencia de Galtung con habitabilidad resulta complicado considerar que se pueda tener calidad de vida si las necesidades humanas se encuentran parcialmente cubiertas. Encontrarse bajo un contexto urbano percibido como violento, le resta puntos a las vivencias positivas en la ciudad a pesar de que espacios físicos puedan contar con habitabilidad y esto se ve reflejado en la percepción que las mujeres tienen sobre su calidad de vida.

Las restricciones de este también son generadas desde el diseño y mobiliario, que no está pensada para todos los grupos sociales, sino únicamente para aquellos a los que responden a cuerpos sin algún tipo de limitante física, sujetos autónomos, es decir, que viajan sin compañía y, como se ha revisado, otra barrera ha sido darles prioridad a los automóviles. Vivir la ciudad desde el miedo, reconocer la violencia, visualizar la deficiencia de transportes y entornos urbanos

puede generar que las necesidades humanas son cubiertas de manera parcial. De este modo, la calidad de vida puede verse reducida

La metodología empleada resultó satisfactoria en un sentido que otorgó un panorama extenso en la parte exploratoria, acerca de lo que se pretendía analizar. Posterior a esto la parte explicativa confirmó, en algunos aspectos, los datos cuantitativo, entre ellos la violencia de género no respeta estrato socioeconómico, edad, nivel de estudios, o las zonas de la ciudad, debido a un porcentaje importante han reportado haber experimentado algún tipo de violencia sexual en sus traslados cotidianos, también que existe una significativa percepción de peligro y/o inseguridad en espacios públicos y que el metro de la CDMX es el medio de transporte más seguro desde la perspectiva de las usuarias. No obstante, la investigación pudo haber sido aún más enriquecedora de haberse empleado la técnica sombra³³ para poder analizar movilidades y estrategias específicas que llevan a cabo las mujeres.

Limitaciones y futuras investigaciones

Una restricción fue el perímetro de estudio en sí mismo debido a que la zona en la que fue llevada a cabo la investigación es sector laboral, y habrá que tomar en cuenta que las usuarias se encontraban por entrar al trabajo o saliendo y la disposición de tiempo se veía limitada, en ese sentido resultó complicado llevar a cabo las 100 encuestas. Respecto a las entrevistas, al ser realizadas vía zoom por la (pos)pandemia, redujeron un poco el flujo de la comunicación, ya que, de haber sido presencial, es posible haber rescatado datos más interesantes e incluso datos espaciales de haberse encontrado con las informantes en el perímetro de estudio. Es posible también que, al relacionar lo visual con las preguntas realizadas, se hubiese obtenido informaciones más completas y complejas. No obstante, la ventaja fue poder llevar a cabo las entrevistas sin distracciones y se cumplió con el objetivo general propuesto en esta investigación.

³³ El objetivo de la técnica es comprender las distintas actividades que cumple un individuo, y los distintos problemas con los que tiene que lidiar cotidianamente (Vargas, 2019):115

Finalmente, en cuanto a futuras investigaciones, sería interesante y necesario abarcar la investigación desde otras perspectivas o factores de la movilidad que vaya más allá de la categoría de género, como pueden ser la etnia, el estrato social, lo generacional, entre otros. Es importante considerar una muestra más amplia de mujeres, debido a que el sector poblacional al que se enfocó la investigación fue a mujeres trabajadoras de la zona en un rango de edad entre 18 y 60 años, sería interesante enfocarse a un estudio de manera más precisa en sentido de habitabilidad desde los lugares de residencia y tomar en cuenta el ambiente barrial, así como considerar el profundizar la participación de las mujeres en las propuestas de políticas públicas en cuanto a temas de movilidad y explorar la aportación real que tienen las mujeres en el diseño de éstas.

Bibliografía

- La elección residencial. El conjunto de decisiones que determinan la expansión de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Núñez Villalobos, María Alejandra (2020) La Situación Demográfica en México (pp.137-156) Publisher: Consejo Nacional de Población
- Aguilera, A. V. (2016). Topología del miedo: impactos en la percepción espacial de la seguridad en América Latina. *URVIO: Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*, (19), 146-161., 146-161.
- Alcantara de Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad.* . Bogota: CAF.
- Alguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana*, 199-223.
- Alvarado Azpeitia, C. A. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y ambiente*, 129-169.
- Araos, S. (1992). Mujer, vivienda y calidad de vida. *Revista INVI* 7.16, 26-33.
- B Alguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. *Polis. Revista de la Universidad Bolivariana*, 199-223.
- Bazant, J. (2010). Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio abierto* 19.3, 475-503.
- Bezerra, B., & Taipa., S. (2004). La "caminabilidad" de las ciudades como un reflejo del desarrollo Sustentable. *Avances en energías renovables y medio ambiente* , 93-98.
- Blanco, U. (30 de Mayo de 2019). Alcaldías Benito Juárez y Miguel Hidalgo, con desarrollo humano similar al de Suiza y Reino Unido. *El Financiero*, pág. N/A.
- Bolaños, Á., & Gómez, L. (5 de Octubre de 2007). Pone en marcha GDF el programa Acoso Cero contra el abuso sexual en el Metro. *La Jornada*, pág.

<https://www.jornada.com.mx/2007/10/05/index.php?section=capital&article=044n1cap>.

- Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. En J. Borja, *La ciudad, aventura de libertad* (págs. 17-33). Madrid: Alianza editorial.
- Borja, J. (2009). La ciudad es la calle. Espacio público y centros históricos como test de la ciudad democrática. *Seminario permanente Centro Histórico de la ciudad de México*, 4-9.
- Borja, J. (2011). Espacio Público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, 39-49.
- Borrell, M. D. (2005). Hanna Arednt: La política como espacio público. *Democracia y buen gobierno [Área 1, Teoría política] VII Congreso español de Ciencia Política y de la Administración : 21 a 23 de septiembre de 2005 [CD-ROM]*, 3-10.
- Bourdieu, P. (1998). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- Brubaker, R. &. (2001). Más allá de identidad. *Apuntes de Investigación del CECYP*, 5(7), 30-67.
- Butler, J. (1999). *Gender Trouble: Feminism and the Subversion of Identity*. New York: Routledge.
- Campos, G., & Brennal, J. (2015). Repensando el espacio público social como un bien común urbano. *Argumentos*, 157-177.
- Carrión, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad. En O. (. Segovia, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* (págs. (pp.79-97)). Santiago: Chile.
- Carrion, F. (2016). El espacio público es una relación, no un espacio. En P. R. (Coordinadora), *La reinención del espacio público en la ciudad* (págs. 13-47). Ciudad de México: México: UNAM,.
- Cattan, N. (2008). Gendering mobility: insights into the construction of spatial concepts. En T. Uteng, & C. Tim , *Gendered mobilities* (págs. 83-97). London: Aldershot: Ashgate.
- CDMX, G. (20 de Diciembre de 2021). *mujeresseguras.cdmx.gob.mx*. Obtenido de <https://mujeresseguras.cdmx.gob.mx/programa-viajemos-seguras-y->

protegidas/: <https://mujeresseguras.cdmx.gob.mx/programa-viajemos-seguras-y-protegidas/>

- Chavoya Gama, J. I. (2009). UNA REFLEXIÓN SOBRE EL MODELO URBANO: CIUDAD DISPERSA-CIUDAD. A: *International Conference Virtual City and Territory. "5th International Conference Virtual City and Territory*, (págs. 37-50.). Barcelona: Centre de Política de Sòl i Valoracions.
- Creswell, J. W. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Cruz Cervantes, R. (2018). *Modelo bioético para el análisis de la habitabilidad en la vivienda Tesis de Maestría. Universidad Autónoma del Estado de México*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Cuervo Calle, J. J. (2008). Habitar: Una condición exclusivamente humana. *ICONOFACTO*, 43-51.
- De Beauvoir, S. (1949). *El segundo sexo*. Paris: Gallimard.
- Delgadillo, V. (2018). Ciudad de México: la construcción de la ciudad compacta y la ciudad excluyente. Evidencias desde la colonia Juárez. *LIMAQ No 4*, 11-35.
- Desconocido. (18 de Agosto de 2021). *ACERCA DE #MH*. Obtenido de ACERCA DE #MH: <https://miguelhidalgo.cdmx.gob.mx/el-corazon-de-la-capital/>
- Desconocido. (12 de 04 de 2011). *Metro de la Ciudad de México*. Obtenido de <https://www.metro.cdmx.gob.mx>:
<https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres>
- Desconocido. (2014). *Estudio de Transporte Público de pasajeros del Corredor Reforma*. Ciudad de México: Desconocido.
- Desconocido. (Desconocido de Desconocido de 2015). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Obtenido de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/DF/poblacion/>
<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/DF/poblacion/>

- Desconocido. (29 de Noviembre de 2017). *Organización Mundial de la Salud*.
Obtenido de Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/violence-against-women>
- Desconocido. (04 de Septiembre de 2019). *Muy interesante*. Obtenido de Muy interesante: <https://www.muyinteresante.com.mx/sociedad/50-aniversario-historia-y-curiosidades-del-metro-de-la-ciudad-de-mexico/>
- Eibenschutz, H., & Goya, C. (2009). Impacto social de los desarrollos habitacionales sobre sus habitantes. Habitabilidad. En H. Eibenschutz, & C. Goya, *Estudio de la integración urbanismo urbana y social de las ciudades en en la expansión reciente México, 1996-2006: dimensión, características y soluciones* (págs. 122-127). Ciudad de México: UAM.
- Erikson, E. H. (1963). El problema de la identidad del yo: Traducido por May Dighiero de Ribeiro. *Revista uruguaya de psicoanálisis*, 5(2-3), , 267-338.
- Estadística, I. N. (2020). *EVOLUCIÓN DE INDICADORES LABORALES POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA POR SEXO*. Ciudad de México: INEGI.
- Falú, A. (2009). Violencias y discriminaciones en las ciudades. En A. Falú, *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos* (págs. 15-38). Santiago, Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR.
- Federal, D. (s.f.). *www.inafed.gob.mx*. Obtenido de *www.inafed.gob.mx*:
Recuperado de:
<http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM09DF/historia.html> 03
Enero 2021
- Fenster, T. (2010). El Derecho a la Ciudad y la Vida Cotidiana basada en el género. En A. Sugranyes, & C. Mathivet, *Ciudades para tod@s. Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias* (págs. 65-82). Santiago, Chile: Habitat International Coalition.
- Fernández, L. (2003). Ciudadanía, desigualdad social y Estado de Bienestar. En S. Giner, *Teoría sociológica moderna*. (págs. 527-538.). Barcelona: Ariel.

- Ferrada, J. (2019). Sobre la noción de cuerpo en Maurice Merleau-Ponty. *Cinta de moebio*, (65), 159-166.
- Flores, I. C. (28 de Abril de 2017). *Centro de Ciencias de la complejidad*. . Obtenido de <https://www.c3.unam.mx/index.html>: <https://www.c3.unam.mx/index.html>
- Fuentes Santibáñez, P. (2012). Algunas consideraciones en torno a la condición de mujer en la antigua Grecia. *Intus - Legere Historia [En línea]*, 6.1, 8-18.
- Gallo Rivera, M. T. (2012). Una aproximación a la estructura urbana policéntrica en la Comunidad de Madrid. *ACE: architecture, city and environment*, 6(18), 69-100.
- Galtung, J. (2016). La violencia: cultural, estructural y directa. *Cuadernos de estrategia*, (183), , 147-168.
- Garfias, A., & Guzmán, A. (2018). Metodología para el análisis de la habitabilidad urbana. *Revista científica de Arquitectura y Urbanismo* 39.1, 75-87.
- Garza , R. (8 de Marzo de 2019). *Chilango* . Obtenido de www.chilango.com: <https://www.chilango.com/noticias/opinion/ser-mujer-en-la-cdmx/#:~:text=Hoy%2C%20muchas%20mujeres%20deben%20planear,pero%20tenemos%20que%20empezar%20ya>.
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggés, S., Young, A., & Adler, N. (2020). Gender gaps in urban mobility. *Humanities and Social Sciences Communications volume 7, Article number: 11*, 1-13.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté (Vol. 9).
- Gigla, E. D. (2004). Espacio público y nuevas centralidades. Dimensión local y urbanidad en las colonias populares de la Ciudad de México. *Papeles de población*, 167-194.
- Gobierno del Distrito Federal. (1997). *Programa delegacional de desarrollo urbano de Miguel Hidalgo*. CDMX: Gaceta oficial del Distrito Federal.
- Gómez Mata, E., & Rosas Chavarría, D. (2018). CiUDAD COMPACTA, CIUDAD DIFUSA. *POLÍTICAS DE REDENSIFICACIÓN EN MÉXICO*, 317-334.

- Gómez-Azpeitia, A., & Gómez, A. (2015). Sostenibilidad y habitabilidad: ¿condiciones en pugna? En R. V. (coordinadora), *Diversas visiones de la habitabilidad* (págs. 39-70). Puebla: RNIU-BUAP.
- Guillen P, N. (2004). Relaciones de poder: leyendo a Foucault desde la perspectiva de género. . *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, 4(106), 123-141.
- Gutiérrez-Chaparro, J. J. (2014). Planeación Urbana: crítica y tendencias desde el campo de la Teoría. El caso del estado de México . *Bitácora Urbano Territorial* 24.1 ., 19-26.
- Hansen, R. S. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo. *EURE (Santiago)*, 5-19.
- Harvey, D. (2013). Ciudades Rebeldes. En D. Harvey, *Derecho a la ciudad* (págs. 19-50). Madrid: Ediciones Akal.
- Hernández, F. (24 de Enero de 2017). *Las colonias más 'godínez' de la CDMX*. Obtenido de El financiero: <https://www.elfinanciero.com.mx/>
- Hille, K. (1999). Gendered exclusions: women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 81(2), 111-124.
- Hopfgartner, K., & Vidosá, R. (2014). Espacios exclusivos y excluyentes: ¿Cómo y quién habita el espacio público? El Boulevard Naciones Unidas (Quito) y La Boca (Ciudad de Buenos Aires). *Gestión y ambiente* 17 (1), 21-37.
- Huerta, E., & Gálvez García, M. C. (2016). Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla. *Revista de antropología experimental.*, 111-128.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2011). *Panorama de violencia contra las mujeres en México*. Ciudad de México: Desconocido.
- Jiménez Castillo, T. P. (2012). *"El Modelo Barcelona de Espacio Público y Diseño Urbano: el espacio público de la movilidad, una cuestión de equilibrio entre gestión y diseño. El caso de la Gran Vía."* . Madrid: FACULTAT DE BELLES ARTS. UNIVERSITAT DE BARCELONA.

- Jiron , P. (2020). De ciudades que producen a ciudades que cuidan. Los territorios como ejes para abordar la pandemia y la crisis social. *Revista Anales*. 17., 71-83.
- Jiron, P. e. (2004). *Bienestar habitacional. Guía de diseño para un hábitat residencial sustentable*. Valparaíso: Instituto de la Vivienda-FAU-Universidad de Chile.
- Lagarde, M. (1996). *Género y feminismo*. Madrid: Horas y horas.
- Lamas, M. (. (1996). *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. El género*. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa-PUEG.
- Lange Valdés, C. (2011). DIMENSIONES CULTURALES DE LA MOVILIDAD URBANA. *Revista Invi*, 26(71), 87-106.
- Lange, C. (2011). DIMENSIONES CULTURALES DE LA MOVILIDAD URBANA. *Revista Invi*, 26(71), 87-106.
- Lefebvre, H. (1968). El derecho a la Ciudad. En H. Lefebvre, *El derecho a la ciudad* (págs. 125-140). Madrid: Capital Swing Libros.
- Lerner, G. (1990). *La creación del Patriarcado*. Barcelona: Crítica.
- Leva, G. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología*. Bernal, Argentina: Habitat Metropolis.
- LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS. (1993). *LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS*. Ciudad de México: Última reforma publicada DOF 09-04-2012.
- Li, L. (2019). Bajo la lupa. Cerrar la brecha. *Finanzas y desarrollo. Las mujeres y el crecimiento económico*, 50-57.
- LIFESTYLE, R. E. (23 de Agosto de 2021). *El corredor de oficinas con más demanda en México*. . Obtenido de www.realestatemarket.com.mx: <https://realestatemarket.com.mx/articulos/mercado-inmobiliario/23460-el-corredor-de-oficinas-con-mas-demanda-en-mexico>
- Lindón, A. (2006). Territorialidad y género: una aproximación. En P. Ramiez Kuri, & M. Aguilar Diaz, *PENSAR Y HABITAR LA CIUDAD Afectividad, memoria y*

- significado en el espacio urbano contemporáneo* (págs. 13-32). Ciudad de México: ANTHROPOS.
- Lindón, A. (2006). Territorialidad y género: una aproximación. En P. Ramiez Kuri, & M. Aguilar Diaz, *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo* (págs. 13-32). Ciudad de México: ANTHROPOS.
- Lindon, A. (2015). Del espacio público de las hexis corporales al de las afectividades brumosas y no discursivas. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad (RELACES)*, 8-19.
- López, A., & Azpeitia, G. (2010). Hacia una concepción socio-física de la habitabilidad: espacialidad, sustentabilidad y sociedad. *Palapa*, 5(1), 59-69.
- Martinez Muxi, Z. (2004). Martinez, Zaida. (2006). La ciudad dual o el reto de la globalización sobre las ciudades. *Suma + No.* 68, 62-69.
- Martinez Muxi, Z., Casanovas, R., Cicoletto, A., Fonseca, A., & Gutierrez Baldivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s.* N. 17, 105-129.
- Maslow, A. (1991). *Motivación y personalidad*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. Minnesota: Minnesota Press.
- Max-Neef, M. E. (1993). *Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro--II. Reflexiones para una nueva perspectiva*. Barcelona: Nordan Comunidad.
- Max-Neef, M., Elizalde, A., & Hopenhayn, M. (2010). *Desarrollo a Escala Humana, una opción para el futuro*. Santiago: El Centro de Alternativas de Desarrollo +Biblioteca CF+S.
- México, I. d. (2016). *Violencia contra las mujeres y las niñas que viven y transitan en la CDMX*. Ciudad de México: Desconocido.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2003.). *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: i Frontera.
- Montezuma, R. (. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades*. Bogotá: VEEDURIA DISTRITAL – INJAVIU – EL TIEMPO.

- Moreno, M., & Montejano, M. (2017). The role of public space in the recent transformations of Mexico City. From protagonist to forgotten actor. *AESOP Annual Congress. – SPACES OF DIALOG FOR PLACES OF DIGNITY: Fostering the European Dimension of Planning. Association of European Schools of Planning* (págs. 1079-1091). -: -.
- Moreno, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 47-54.
- Moreno, S. H. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa*, 47-54.
- Mues Zepeda, A. (2011). *Habitabilidad y desarrollo urbano sostenible*. . Ciudad de México: Tesis Doctoral. NSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE MONTERREY, 2011.
- Mujeres, I. N. (2015). *DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRASPORTE Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL DF QUE CONTENGA EL DISEÑO CONCEPTUAL OPERATIVO Y ESQUEMA TÉCNICO DEL SISTEMA INFORMÁTICO DE MONITOREO DE ACCIONES PARA LA PASE DE LA VIOLENCIA CONTRA*. Ciudad de México: Centro de estudios Sociológicos.
- Müller, F. (2016). ¿ El cuerpo en la ciudad? Improntas sobre el Derecho a la Ciudad desde México. *Sustentabilidad desde abajo.*, 191-217.
- Negrete, M., & Paquette, C. (2012). La interacción entre transporte público y Urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites. *Territorios*, 2(25), 15-35.
- ONU. (07 de Septiembre de 2018). <https://onuhabitat.org.mx/>. Obtenido de <https://onuhabitat.org.mx/>: Recuperado de: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/superficie-de-cdmx-crece-a-ritmo-tres-veces-superior-al-de-su-poblacion#:~:text=Los%20estudios%20indican%20que%20desde,de%20crecimiento%20poblacional%20del%201.1%25>. Enero 2021

- Ortiz, A., Prats, M., & Baylina, M. (2014). PROCESOS DE APROPIACIÓN ADOLESCENTE DEL ESPACIO PÚBLICO: OTRA CARA DE LA RENOVACIÓN URBANÍSTICA EN BARCELONA1. *Boletín de la asociación de geógrafos españoles.*, 37-57.
- Parada Barrera, C. S. (2009). Hacia un nuevo concepto de ciudadanía global. *VIA IURIS*, núm. 7, 98-111.
- Parisi, M. (2021). *LA PERMEABILIDAD HACIA LA CIUDAD: Porosidad y figuración geométrica estructural*. Tesis. Santiago: Pontificia universidad católica de Chile.
- Parlamentarias. (2016). *Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas)*. -.
- Parlamentarias, I. d. (2017). *Diagnóstico de movilidad en la Ciudad en México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación de políticas)*. Ciudad de México: Asamblea Legislativa del Distrito Federal VII Legistatura. Parlamento Abierto.
- Patiño-Díe, M. (2015). La construcción social de los espacios del miedo: Prácticas e imaginarios de las mujeres en Lavapiés (Madrid). *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, [S.l.], v. 62, n. 2, 403-426.
- Pereira, H. (2018). Urbanismo excluyente versus resistencia en el espacio popular construido en Asunción. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 91-120.
- Pires, F. L. (6 de Abril de 2009). O direito à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes. (Mestrado em Política Social). *SER - Mestrado em Política Social (Dissertações)*. Brasilia, Brasilia, Brasil: Universidad de Brasilia.
- Portal, M. (2010). Memoria social, espacio público y miedo urbano. *Publicaciones-ENAH*, 1-32.

- Portal, M. (2016). Espacio Público ¿De quien y para quienes? En P. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 365-388). Ciudad de México: México: UNAM.
- Priya Uteng, T., & Cresswell, T. (2008). *Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Quiroz Carranza, R. (2019). Discursos juveniles sobre una ciudad excluyente y segregativa: de la experiencia a la reflexión. *Contratexto*, 69-92.
- Quiroz Rothe, H., & Gómez, S. (2016). ¿Alternativo o excluyente? P. En P. Ramirez Kuri, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 233-268). Ciudad de México: UNAM, Instituto de investigaciones sociales: Programa de Maestría y Doctorado.
- Quiroz, R., & Castillo, C. (2019). Discursos juveniles sobre una ciudad excluyente y segregativa: de la experiencia a la reflexión. *Contratexto*, 69-92.
- Ramirez Kuri, P. (2008). La fragilidad del espacio público en la ciudad segregada. En R. Cordera Campos, P. Ramirez Kuri, A. Ziccardi, & L. Lomelí Vanegas, *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI* (págs. 117-134). Ciudad de México: Siglo XXI (México).
- Ramírez, I. A. (2018). Geografía de las juventudes: corporeidad y espacialidad urbana. En G. J. Marafon, L. Q. Arias, & M. Sánchez, *Estudos territoriais no Brasil e na Costa Rica* (págs. 215-232). Rio de Janeiro: EDUERJ.
- Reyes Pérez, R. (. (2012). *Tesis Doctoral. Habitabilidad y espacio público en barrios históricos de Mérida, Yucatán, al inicio del siglo XXI*. . Ciudad de México: Tesis de doctorado en Arquitectura, UNAM, Facultad de Arquitectura, México.
- Rocha Sánchez, T. E. (2009). Desarrollo de la Identidad de Género desde una Perspectiva Psico-Socio-Cultural: Un Recorrido Conceptual. *Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology*, 43(2),250-259., 250-259.
- Romero, T. I. (30 de Agosto de 2018). www.semujeres.cdmx.gob.mx. Obtenido de www.semujeres.cdmx.gob.mx:

<https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/conferencia-estrategia-30-100>

- Rueda, S. (2004). Habitabilidad y calidad de vida. . *Cuadernos de investigación urbanística*, (42),, 29-34.
- Salazar, C., & Sobrino, J. (2010). La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli? *Estudios demográficos y urbanos*, 25(3), 589-623.
- Salingaros., N. A. (2005). Teoría de red urbana. *Revista de diseño urbano* , 53-71.
- Sanchez de Carmona y Lerdo de Tejada, M. (2009). Las Lomas de Chapultepec. En M. Sanchez de Carmona y Lerdo de Tejada, *Tesis Maestría: Las Lomas de Chapultepec de 1921 a 1945: su participación en la integración del Eje Reforma*. (págs. 54-73). CDMX: (UAM) Universidad Autónoma Metropolitana.
- Santos, D. O. (2013). *CCIONES NECESARIAS PARA HACER DE VERDADERA OBSERVANCIA Y APLICABILIDAD LAS DISPOSICIONES DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MEXICO*. Ciudad de México: Asamblea Legislativa del Distrito Federal.
- Sassen, S. (1995). Una introducción a ciudad global al concepto y su historia. *Brown Journal or World Affairs*, vol 11, 27-43.
- Scandroglio, B. M. (2008). (2008). La Teoría de la Identidad Social: una síntesis crítica de sus fundamentos, evidencias y controversias. . *Psicothema*, 20(1), 80-90.
- Scott, J. (1993). La mujer trabajadora en el siglo XIX. *Historia de las mujeres*, 4,, 425-461.
- Scott, J. (1996). El género: una categoría útil para el análisis histórico. En M. L. (compiladora), *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual* (págs. 265-302). México: Porrúa.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 207-226.

- Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos (10)*, 333-355.
- Soto Villagrán, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. *Adamios*, 37-56.
- Soto, P. (2014). Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer. Vol. 19.*, 199-214.
- Staff, I. (08 de Diciembre de 2019). Vagones exclusivos en el Metro ¿protección o comodidad? *Reporte Índigo*, págs. <https://www.reporteindigo.com/reporte/vagones-exclusivos-en-el-metro-proteccion-o-comodidad/>.
- Tamayo, S. (2006). Espacios de ciudadanía, espacios de conflicto. *Sociológica*, 11-40.
- Tejerina, B. (2005). Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: Los caminos de la utopía. *Crítica de Ciências Sociais.*, 67-97.
- Tobío, C. (2014). Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna. *Boletín CF+ S*, (13), -.
- Toro Jiménez, J., & Ochoa Sierra, M. (2017). Violencia de género y ciudad: cartografías feministas del temor y el miedo. *Sociedad y Economía*, (32), 65-84.
- Ugalde, V. (2015). Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 567-595.
- Uteng, T., & Cresswell, T. (2008). *Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. Gendered Mobilities*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad (issn 2173-125X)*, n.º 11,, 65-84.
- Vargas, S. (2019). *El trabajo invisible de la docencia. Tesis de maestría*. Santiago: Universidad de Chile.
- Vidal e Souza, C., & Fontoura de Oliveira, M. (2016). Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales,

- culturales y materiales. En A. Martínez, & N. Gómez Serrudo, *La sociabilidad y lo público. Experiencias de investigación* (págs. 338-370). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Vidal, C., & Fontoura de Oliveira, M. (2016). Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales, culturales y materiales. En A. Martínez, & N. Gómez Serrudo, *La sociabilidad y lo público. Experiencias de investigación* (págs. 338-370). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Wilson, E. (1992). *The sphinx in the city: Urban life, the control of disorder, and women*. Berkeley: Univ of California Press.
- Witting, M. (1992). *The Straight Mind and other essays*. Boston: Beacon Press.
- Zodio, F., De la Vega, S., Morales, G., Mas, R., & C. Lois, R. (2013). *Diccionario de Urbanismo, geografía urbana y ordenación del territorio*. Madrid: Cátedra.

Instrucciones: Este cuestionario contiene una serie de preguntas relacionados con su experiencia en los espacios públicos de la ciudad y el uso de transporte público. Lea de forma cuidadosa y atenta las preguntas y seleccione (marque) la respuesta o las respuestas (según sea el caso) que más de acerque a sus experiencias, circunstancias y situaciones personales. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas.

Nombre: _____ Edad: _____

El trabajo que realizo está relacionado con:

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Profesionistas
<input type="checkbox"/> | 6. Trabajadores en actividades agrícolas, ganaderas, silvícolas y de caza y pesca
<input type="checkbox"/> | 9. Oficinistas
<input type="checkbox"/> |
| 2. Técnicos
<input type="checkbox"/> | 7. Trabajadores industriales, artesanos y ayudantes
<input type="checkbox"/> | 10. Comerciantes
<input type="checkbox"/> |
| 3. Trabajadores del arte, espectáculos y deportes
<input type="checkbox"/> | 8. Conductores y ayudantes de conductores de maquinaria móvil y medios de transporte
<input type="checkbox"/> | 11. Trabajadores en servicios personales
<input type="checkbox"/> |
| 4. Trabajadores de la educación
<input type="checkbox"/> | | 12. Trabajadores en servicios de protección y vigilancia y fuerzas armadas
<input type="checkbox"/> |
| 5. Funcionarios y directivos de los sectores público, privado y socia
<input type="checkbox"/> | | |
- Otro: _____

IV. Código postal de procedencia
(lugar de residencia): _____

V. Código postal de destino
(lugar de trabajo / cuadrante): _____

1.- Considero que los espacios públicos en la ciudad de México son de dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la gente: *

- | | | | | |
|---|--|---|---|--|
| 1. De acuerdo
<input type="checkbox"/> | 2. Medianamente de acuerdo
<input type="checkbox"/> | 3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo
<input type="checkbox"/> | 4. Medianamente en desacuerdo
<input type="checkbox"/> | 5. En desacuerdo
<input type="checkbox"/> |
|---|--|---|---|--|

2.- Considero que la zona Auditorio Nacional-Fuente de los petróleos es de dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la gente:

- | | | | | |
|---|--|---|---|--|
| 1. De acuerdo
<input type="checkbox"/> | 2. Medianamente de acuerdo
<input type="checkbox"/> | 3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo
<input type="checkbox"/> | 4. Medianamente en desacuerdo
<input type="checkbox"/> | 5. En desacuerdo
<input type="checkbox"/> |
|---|--|---|---|--|

3.- Considero que en ocasiones el uso de espacios públicos puede verse restringido debido a: *

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 1. Pertener a la comunidad
<input type="checkbox"/> | 3. Por el estrato socioeconómico al que se pertenece
<input type="checkbox"/> | 5. Por la religión
<input type="checkbox"/> | 7. No creo que el uso de espacios públicos se restrinja
<input type="checkbox"/> |
| 2. Ser mujer
<input type="checkbox"/> | 4. Por la etnia/cultura
<input type="checkbox"/> | 6. Otro
<input type="checkbox"/> | |

4.- Considero qué, en ocasiones el uso del espacio público de la zona Auditorio Nacional-Fuente puede verse restringido debido a:

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 1. Pertener a la comunidad
<input type="checkbox"/> | 3. Por el estrato socioeconómico al que se pertenece
<input type="checkbox"/> | 5. Por la religión
<input type="checkbox"/> | 7. No creo que el uso de espacios públicos se restrinja
<input type="checkbox"/> |
| 2. Ser mujer
<input type="checkbox"/> | 4. Por la etnia/cultura
<input type="checkbox"/> | 6. Otro
<input type="checkbox"/> | |

5.- He sido víctima de algún evento delictivo en el último año al realizar mis traslados cotidianos:

1. Si, con violencia

2. Si, sin violencia (no me di cuenta)

3. No

6.- He sido víctima de algún evento delictivo en el último año en la zona Auditorio-Fuente de los petróleos

1. Si, con violencia

2. Si, sin violencia (no me di cuenta)

3. No

7. He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en la ciudad de México:

	1. Nunca	2. Raramente	3. Ocasionalmente	4. Frecuentemente	5. Muy frecuentemente
1. Miradas morbosas al cuerpo	<input type="checkbox"/>				
2. Piropos sexuales obscenos u ofensivos	<input type="checkbox"/>				
3. Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	<input type="checkbox"/>				
4. Me dijeron (o a otras mujeres palabras ofensivas o despectivas)	<input type="checkbox"/>				
5. Me hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	<input type="checkbox"/>				
6. Ma tocaron o manosearon el cuerpo sin consentimiento	<input type="checkbox"/>				
7. Me dieron una nalgada	<input type="checkbox"/>				
8. Me susurraron cosas al oído con intención sexual	<input type="checkbox"/>				
9. Me hicieron propuestas sexuales indeseadas	<input type="checkbox"/>				
10. Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a mi	<input type="checkbox"/>				
11. Me persiguieron con intención de atacarme sexualmente	<input type="checkbox"/>				
12. Me mostraron los genitales	<input type="checkbox"/>				
13. Tomaron fotos a mi cuerpo sin consentimiento	<input type="checkbox"/>				
14. Eyacularon en frente de mi	<input type="checkbox"/>				
15. Me obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	<input type="checkbox"/>				

8. Las veces que he recibido ese tipo de agresión mi reacción ha sido: *

1. Indiferencia

3. Reclamos

5. Golpe(s)

7. Pedir ayuda a la gente

2. Silencio

4. Insultos

6. Seguir al agresor

8. Pedir ayuda a la policía

9. Levantar una denuncia

9. He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público en la Ciudad de México *

	1. Nunca	2. Raramente	3. Ocasionalmente	4. Frecuentemente	5. Muy frecuentemente
1. Miradas morbosas al cuerpo	<input type="checkbox"/>				
2. Piropos sexuales obscenos u ofensivos	<input type="checkbox"/>				
3. Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	<input type="checkbox"/>				
4. Me dijeron (o a otras mujeres palabras ofensivas o despectivas)	<input type="checkbox"/>				
5. Me hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	<input type="checkbox"/>				
6. Ma tocaron o manosearon el cuerpo sin consentimiento	<input type="checkbox"/>				
7. Me dieron una nalgada	<input type="checkbox"/>				
8. Me susurraron cosas al oído con intención sexual	<input type="checkbox"/>				
9. Me hicieron propuestas sexuales indeseadas	<input type="checkbox"/>				
10. Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a mi	<input type="checkbox"/>				
11. Me persiguieron con intención de atacarme sexualmente	<input type="checkbox"/>				
12. Me mostraron los genitales	<input type="checkbox"/>				
13. Tomaron fotos a mi cuerpo sin consentimiento	<input type="checkbox"/>				
14. Eyacularon en frente de mi	<input type="checkbox"/>				
15. Me obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	<input type="checkbox"/>				

10. Las veces que he recibido ese tipo de agresión mi reacción ha sido: *

1. Indiferencia	4. Insultos	7. Pedir ayuda a la gente
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Silencio	5. Golpe(s)	8. Pedir ayuda a la policía
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Reclamos	6. Seguir al agresor	9. Levantar una denuncia
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11.- He tenido una reacción contestataria/confrontativa cuando he sido agredida debido a:

1.- El hartazgo constante de ser violentada y sentimiento de injusticia	2. Ha sido una respuesta automática	3. No aplica (nunca he reaccionado así)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12.- Cuando he recibido alguna agresión en espacios públicos / transportes públicos de la ciudad de México, el (la) agresor (a) ha sido:

- | | | |
|---------------------------------------|---|--|
| 1. Mujer
<input type="checkbox"/> | 3. No logré identificarlo
<input type="checkbox"/> | 5. No aplica
<input type="checkbox"/> |
| 2. Hombre
<input type="checkbox"/> | 4. Algún miembro LGBTTIQ+
<input type="checkbox"/> | |

13.- Dado esta situación de agresiones en la ciudad he recurrido a: *

	1. Nunca	2. Raramente	3. Ocasionalmente	4. Frecuentemente	5. Muy frecuentemente
1. Cambiar constantemente rutas de traslado y / o modalidades de transporte	<input type="checkbox"/>				
2. Usar vagones exclusivos (metro / metrobus)	<input type="checkbox"/>				
3. Usar el transporte público lo menos posible	<input type="checkbox"/>				
4. No salir muy noche	<input type="checkbox"/>				
5. Cambiar mi vestimenta antes de salir	<input type="checkbox"/>				
6. Evitar ciertos lugares	<input type="checkbox"/>				
7. Pedir compañía de un varón	<input type="checkbox"/>				
8. Pedir compañía de otra mujer	<input type="checkbox"/>				
9. Cambiar de acera si tengo que pasar frente a un hombre o a un grupo de hombres.	<input type="checkbox"/>				
10. Solicitar a familiares y/o amigos me esperen en algún lugar específico.	<input type="checkbox"/>				
11. Solicitar a familiares y/o amigos me sigan virtualmente a través de aplicaciones con ubicación en tiempo real.	<input type="checkbox"/>				
12. Caminar sobre el arroyo vehicular y así evitar lugares "cerrados" que puedan vulnerarme	<input type="checkbox"/>				
13. Llevar en la mano algún elemento con el que pueda defenderme (llaves / gas pimienta / navaja / piedra / otro)	<input type="checkbox"/>				
14. Caminar lo más rápido posible o incluso correr	<input type="checkbox"/>				
15. No salir muy temprano	<input type="checkbox"/>				

14.- Considero que las diversas agresiones sexuales / intimidaciones que he sufrido en el espacio /transporte público se debe a: (puedo seleccionar más de uno)

- | | | |
|--|---|---|
| 1. A que la ciudad es violenta
<input type="checkbox"/> | 7. A la falta de leyes que garanticen el uso y apropiación de los espacios públicos de forma igualitaria y segura
<input type="checkbox"/> | 10. A que las mujeres antes permanecían más tiempo en casa, ahora ya usan la ciudad, eso altera el "orden social" y genera molestias entre los hombres.
<input type="checkbox"/> |
| 2. A que soy mujer
<input type="checkbox"/> | 8. A que no se castiga a los agresores
<input type="checkbox"/> | |
| 3. A la pobreza que se vive en la ciudad | | |

- | | | |
|---|--------------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. A que en el espacio público no hay cabida para todos/as | 9. A la falta de educación y valores | 11. Los hombres son violentos |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. A que hay espacios públicos exclusivos solo para mujeres y sólo para hombres | | 12. No aplica |
| <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 6. Al machismo | | 13. Otro |
| <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |

15.- Considero que es importante priorizar que existan opciones de espacios públicos para actividades que las mujeres desarrollan, por ejemplo: la menstruación, lactancia, entre otras.

- | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 1. De acuerdo | 2. Medianamente de acuerdo | 3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo | 4. Medianamente en desacuerdo | 5. En desacuerdo |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

16.- El tiempo invertido en mis traslados (ocio, trabajo, educación, salud, entre otros) de puerta a puerta es de:

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 5-min 15 min | 2. 16 min -30 min | 3. 31min -45 min | 4. 46 min-60-min | 5. 61min o más |
| <input type="checkbox"/> |

17.- Me siento segura en la Ciudad de México al realizar traslados cotidianos cuando: *

	1. De acuerdo	2. Medianamente de acuerdo	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4. Medianamente desacuerdo	5. En desacuerdo
1. Uso autobuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Uso RTP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Uso del metro y/o metrobus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Camino	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Uso bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Abordo taxis públicos y/o privados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Uso autobuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Uso RTP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Uso del metro y/o metrobus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Camino	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Abordo taxis públicos y/o privados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18.- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es positiva, se debe a: *

- | | | | | |
|---------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|------------------|
| 1. De acuerdo | 2. Medianamente de acuerdo | 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo | 4. Medianamente desacuerdo | 5. En desacuerdo |
|---------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|------------------|

- | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Lo articulado y conectada que está la ciudad (mis viajes son directos y los transbordos son sencillos de tomar) | <input type="checkbox"/> |
| 2. El abasto del servicio es suficiente. | | | | | |
| 3. Las condiciones de las calles / espacios urbanos (me gusta caminar por ellos) | <input type="checkbox"/> |
| 4. La seguridad | <input type="checkbox"/> |
| 5. La señalización | <input type="checkbox"/> |
| 6. La ayuda de tecnologías que me facilitan trasladarme (uso de aplicaciones como uber, hacer uso de bicicleta con límite de tiempo, localizadores y mapas) | <input type="checkbox"/> |
| 7. La rapidez | <input type="checkbox"/> |
| 8. El costo | <input type="checkbox"/> |

19. Evitaría totalmente el uso del transporte público

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Si | 2. No | 3. No lo sé |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

20.- ¿Por qué consideraría evitar el uso del transporte público? (puedo elegir más de uno) *

- | | |
|---|--|
| 1. Porque el abasto del servicio es insuficiente. <input type="checkbox"/> | 5. Por la cantidad de tiempo que invierto en mis traslados (es proporcional a la distancia recorrida) <input type="checkbox"/> |
| 2. Porque es inseguro <input type="checkbox"/> | 6. Por comodidad (es mejor el uso de un automóvil particular) <input type="checkbox"/> |
| 3. Por las condiciones físicas en las que se encuentra <input type="checkbox"/> | 7. No aplica <input type="checkbox"/> |
| 4. Por la cantidad de dinero que destino a mis traslados (no corresponde con el servicio recibido) <input type="checkbox"/> | 8. Otro: _____ |

21.- El transporte público de calidad y asequible es un derecho: *

- | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1. De acuerdo | 2. Medianamente de acuerdo | 3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo | 4. Medianamente desacuerdo | 5. En desacuerdo |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

22. En mis traslados cotidianos realizo distintas y adicionales escalas para atender algo relacionado con mi hogar (compra despensa / medicamentos / acompañar a alguna persona a citas médicas / recoger a alguna infancia u otra):

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Nunca | 2. Raramente | 3. Ocasionalmente | 4. Frecuentemente | 5. Muy frecuentemente |
| <input type="checkbox"/> |

23.- Considero que el diseño urbano, como mujer, puede ponerme en una situación vulnerable debido a la existencia de (puedo seleccionar más de uno): *

- | | | |
|--------------------------|---|---|
| 1. Lugares muy oscuros | 5. Lugares en donde predominantemente hay más | 7. No considero que el diseño urbano me ponga en una situación vulnerable |
| <input type="checkbox"/> | | |

2. Lugares muy cerrados

hombres que mujeres y eso puede intimidarme

3. Lugares muy aglomerados

6. Lugares donde circula muy poca gente, (prioridad a la circulación de vehículos)

4. Descuido y poco mantenimiento en vialidades y/o aceras y la circulación es compleja (puedo caerme o lastimarme)

24.- Considero que la zona Auditorio-Fuente de los petróleos (puedo seleccionar más de uno) es: *

	1. De acuerdo	2. Medianamente de acuerdo	3. Ni acuerdo ni en desacuerdo	4. Medianamente en desacuerdo	5. En desacuerdo
1. Accesible (Llegar a la zona no resulta complicado)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Adecuado y seguro para las personas con alguna capacidad diferente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Fácil para desplazarse gracias a la señalización.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Está comunicada con avenidas principales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Visualmente agradable dada su arquitectura.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Con suficiente iluminación por la noche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Agradable para hacer uso de áreas verdes, mobiliario y comercios en su alrededor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Libre de ruido y caos para caminar/platicar en la zona	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Limpia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Lugar de encuentro y socialización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Seguro (hay poco crimen y elementos de seguridad en todo momento)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Libre de discriminación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Una opción por su oferta cultural	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Una opción por su oferta de entretenimiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

25.- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los petróleos (puedo seleccionarse más de uno):

*

1. De acuerdo	2. Medianamente de acuerdo	3. Ni de acuerdo ni	4. Medianamente en desacuerdo	5. En desacuerdo
---------------	----------------------------	---------------------	-------------------------------	------------------

en
desacuerdo

1. Es suficiente para la demanda existente	<input type="checkbox"/>				
2. Es seguro (hay poco crimen y hay elementos de seguridad en la zona)	<input type="checkbox"/>				
3. Tiene conexión para trasladarse a cualquier lugar de la ciudad	<input type="checkbox"/>				
4. Se encuentra en óptimas condiciones físicas	<input type="checkbox"/>				
5. Es asequible (barato)	<input type="checkbox"/>				
6. Es variado por lo que cuenta con alternativas de transportes (metro / Metro bus / autobuses / ecobicis / taxis, entre otros)	<input type="checkbox"/>				
7. Es rápido	<input type="checkbox"/>				

26.- Considero que la Ciudad de México me proporciona _____ de manera _____ (Selecciona cada uno de los numerales y selecciona una opción de la columna que corresponda con el numeral seleccionado) ej. Vivienda adecuada medianamente satisfactoria *

	1. Satisfactoria	2. Medianamente satisfactoria	3. Ni insatisfactoria ni satisfactoria	4. Medianamente insatisfactoria	5. Insatisfactoria
1. Vivienda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Servicios de salud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Acceso laboral	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Educación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Tiempo libre para el ocio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Participación ciudadana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Convivencia humana (relaciones familiares, de amistad, laborales, sentimentales)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Acceso a la cultura	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Sentimiento de arraigo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Descanso	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

27. Considero que la Ciudad de México proporciona a las mujeres asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos para una vida digna y con un libre uso de la ciudad. *

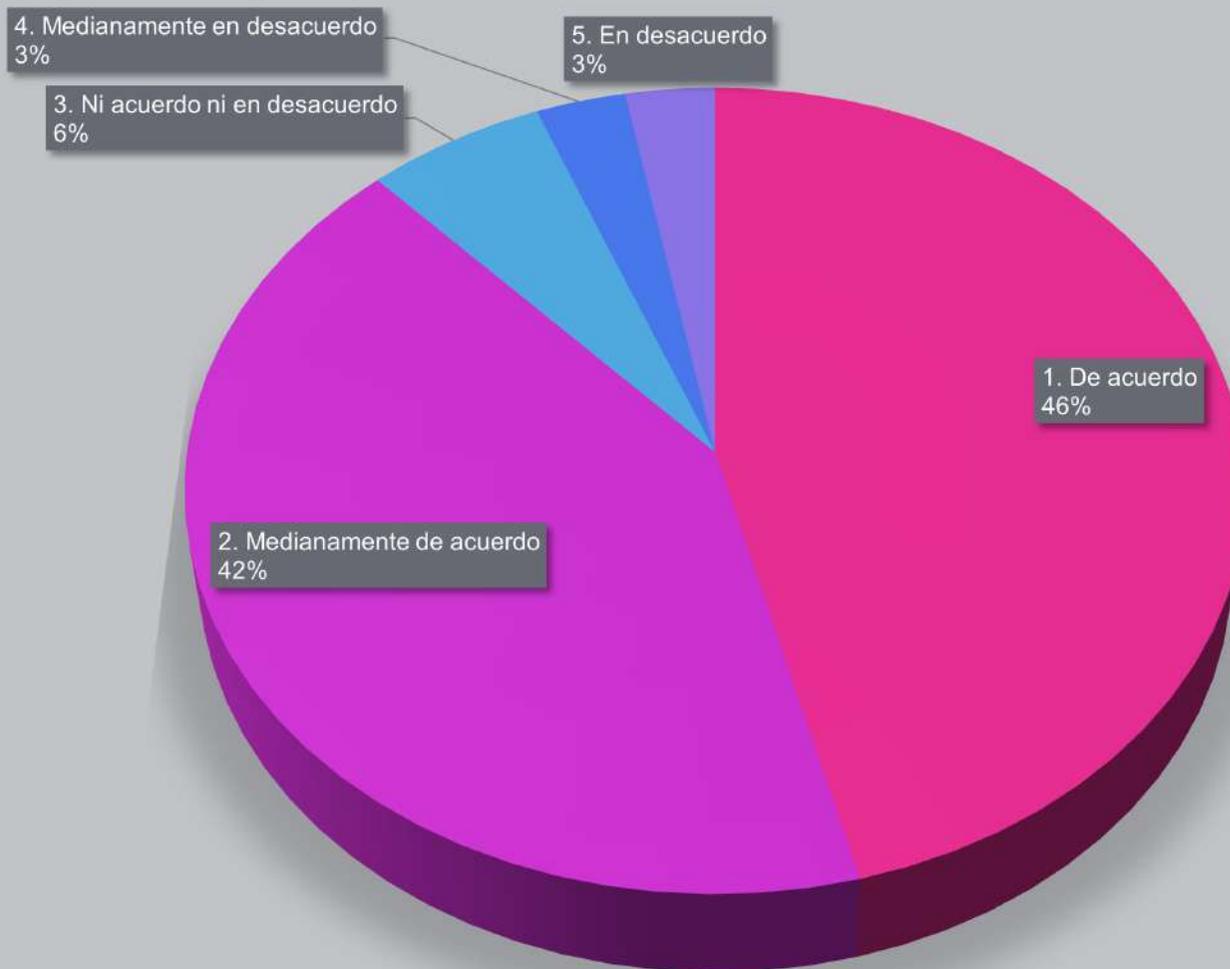
1. De acuerdo	2. Medianamente de acuerdo	3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo	4. Medianamente desacuerdo	5. En desacuerdo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

28. ¿Cómo me ha afectado el uso de los espacios públicos y mis traslados cotidianos la pandemia? *

Texto de respuesta corta

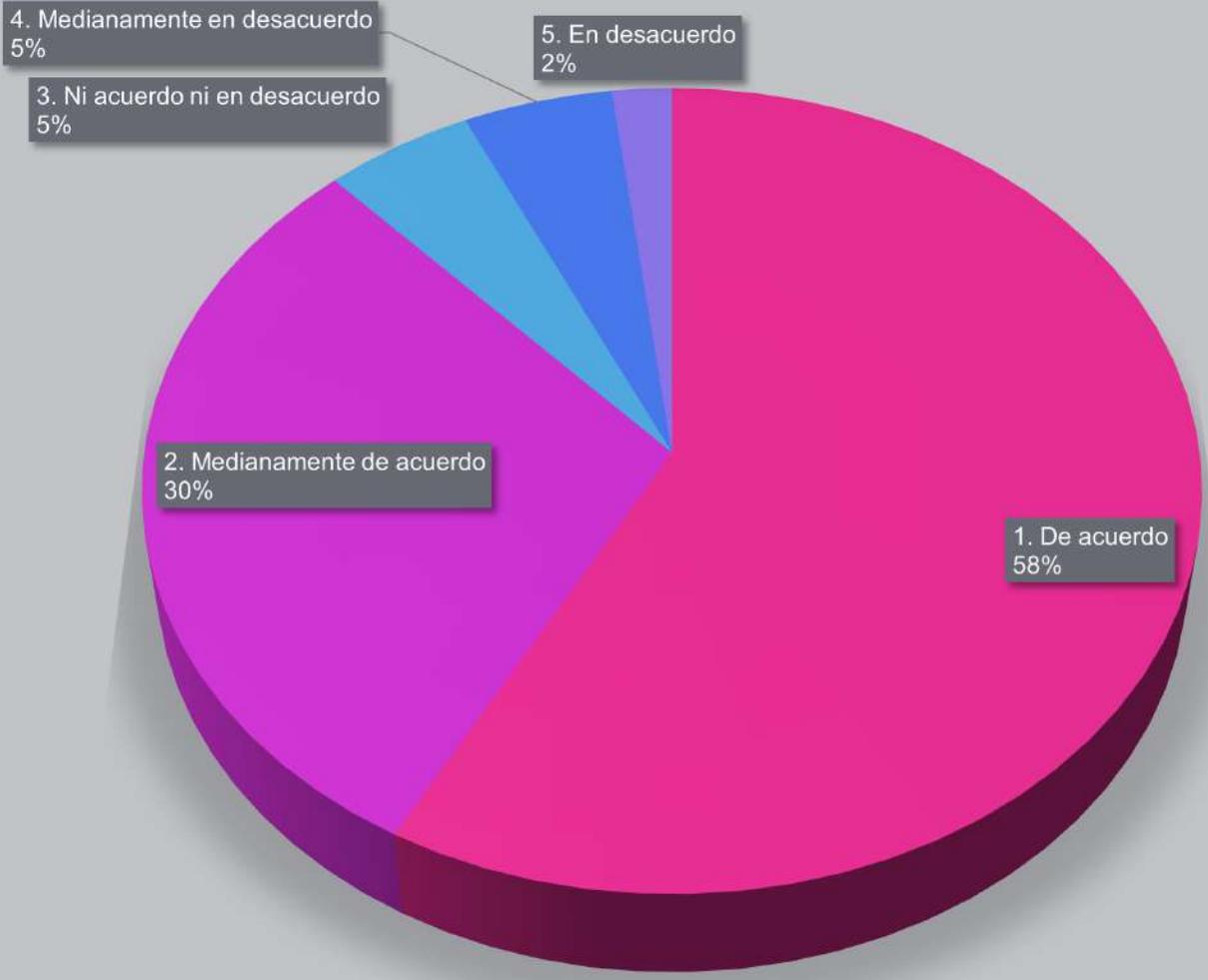
Contacto:

1.- Considero que los espacios públicos en la ciudad de México son de dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la gente:



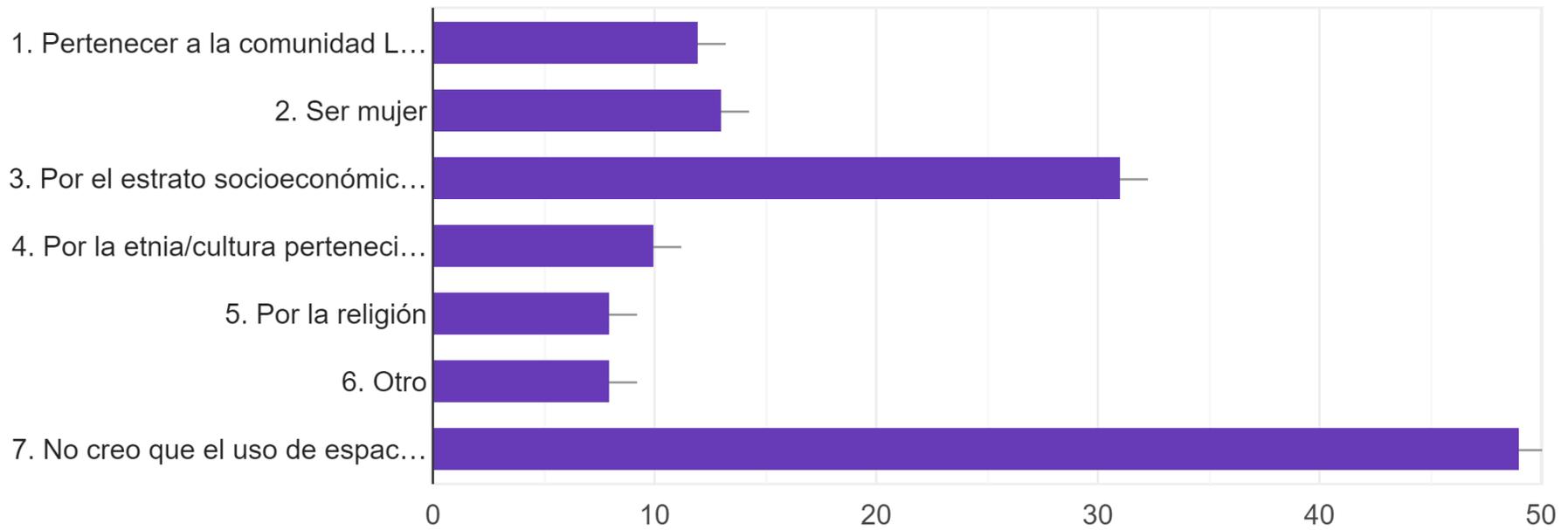
Considero que la zona Auditorio Nacional-Fuente de los petróleos es de dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la...

2.- Considero que la zona Auditorio Nacional-Fuente de los petróleos es de dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la gente: Considero que la zona Auditorio Nacional-Fuente de los petróleos es



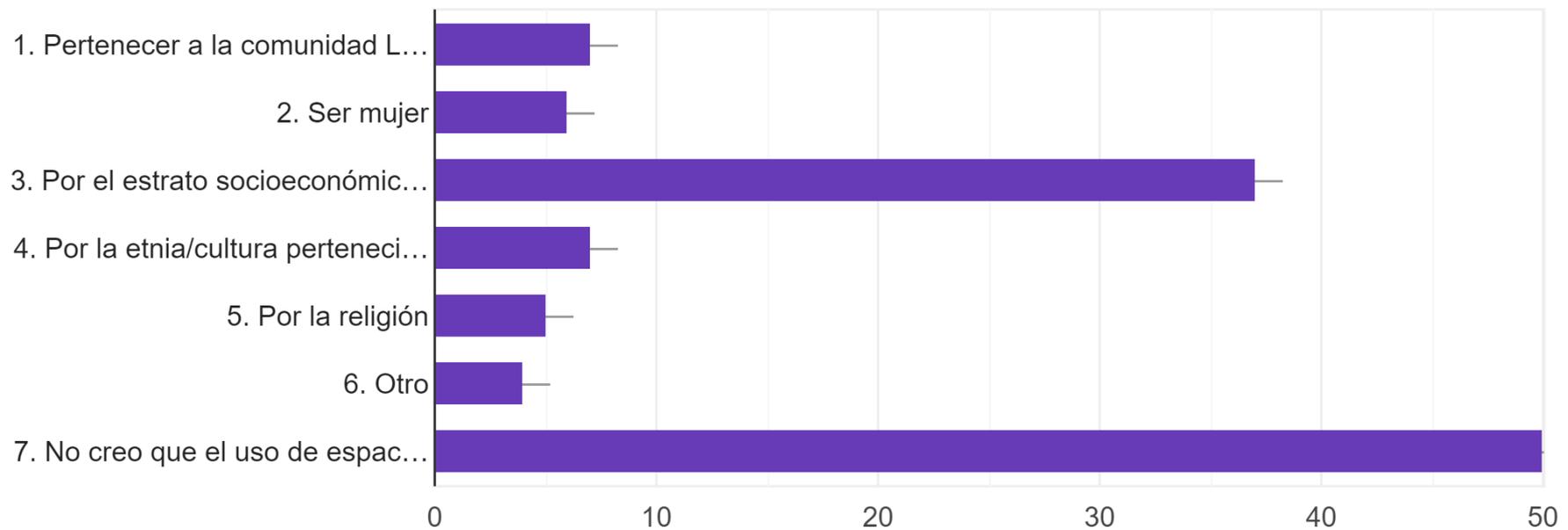
3.- Considero que en ocasiones el uso de espacios públicos puede verse restringido debido a:

96 respuestas

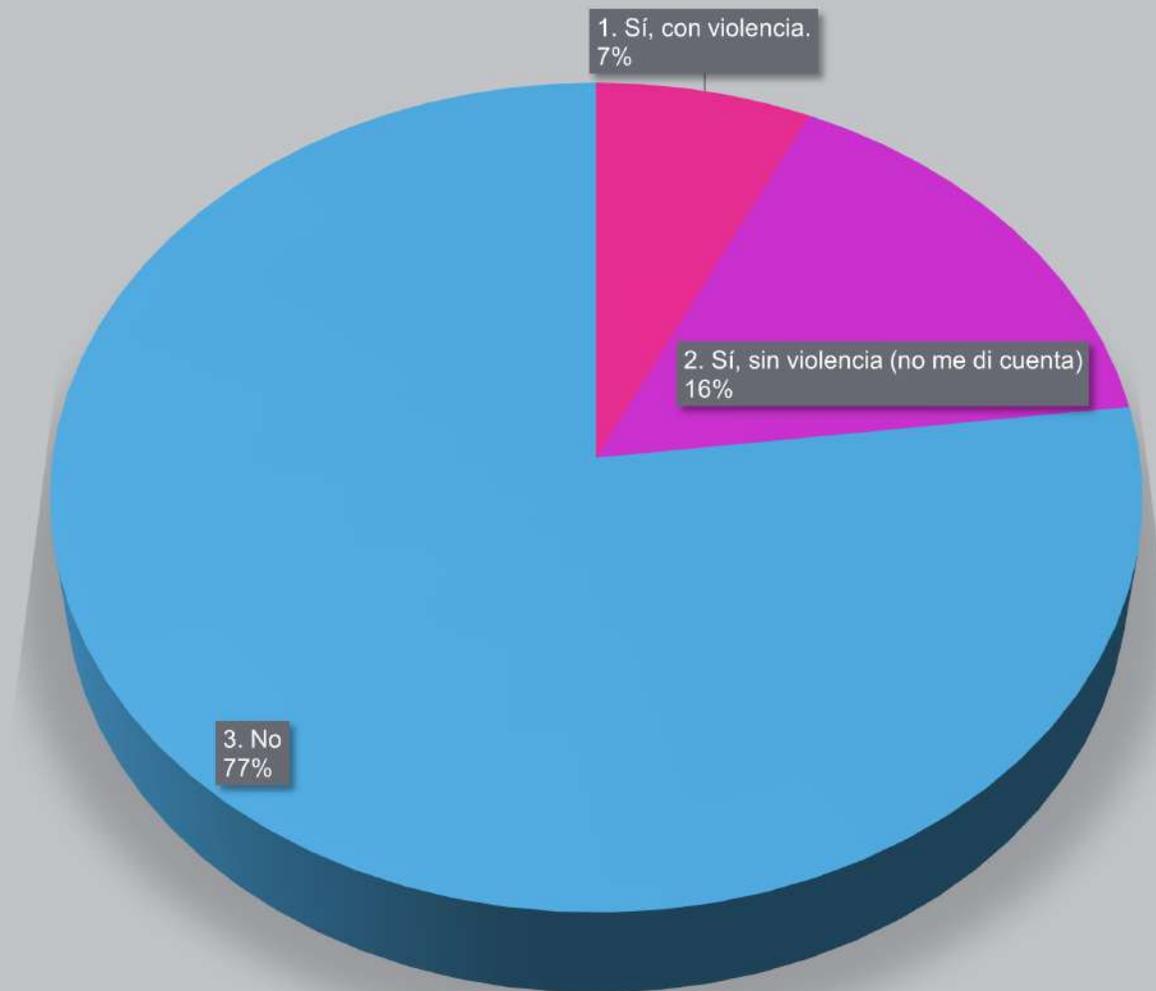


4.- Considero qué, en ocasiones el uso del espacio público de la zona Auditorio Nacional-Fuente puede verse restringido debido a:

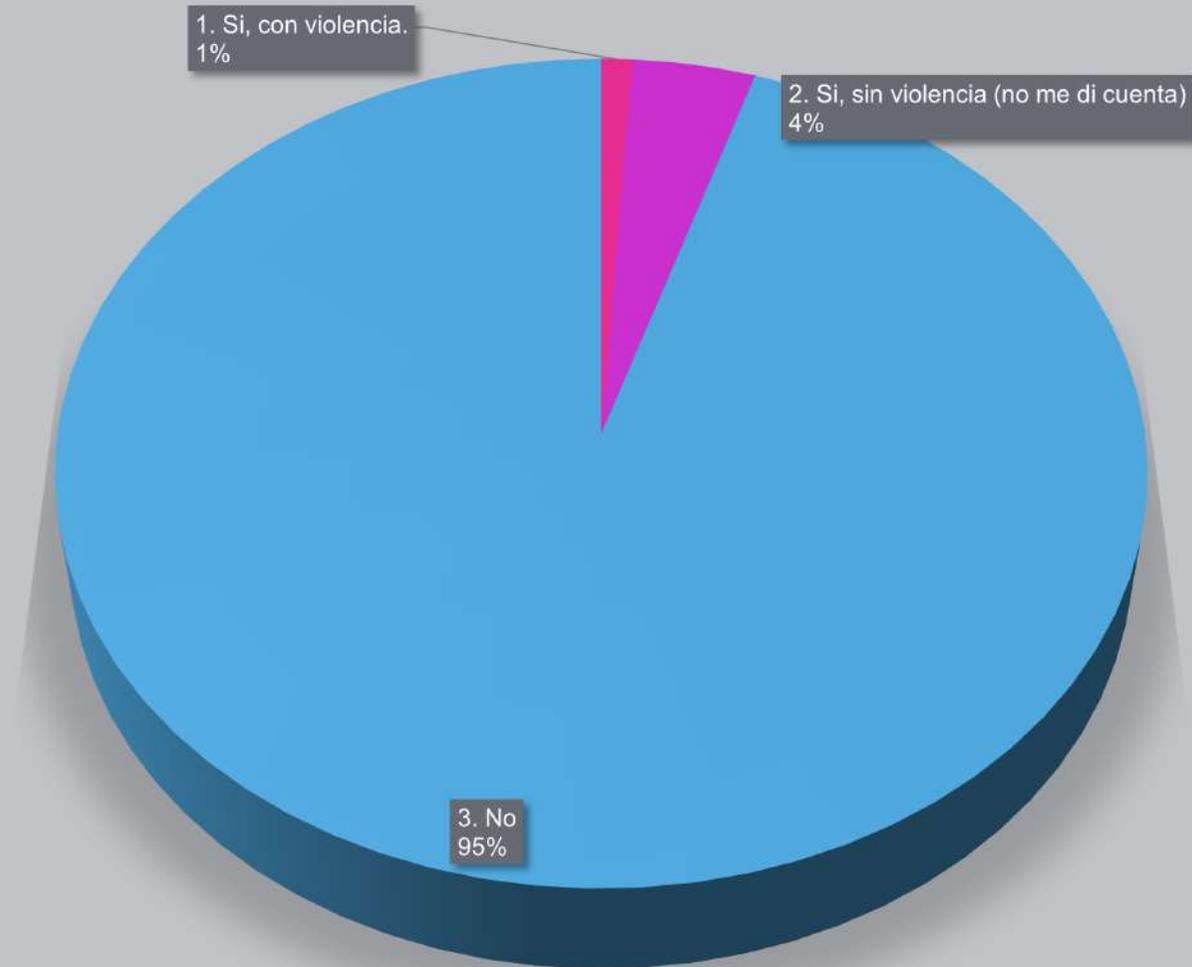
96 respuestas



5.- He sido víctima de algún evento delictivo en el último año al realizar mis traslados cotidianos:

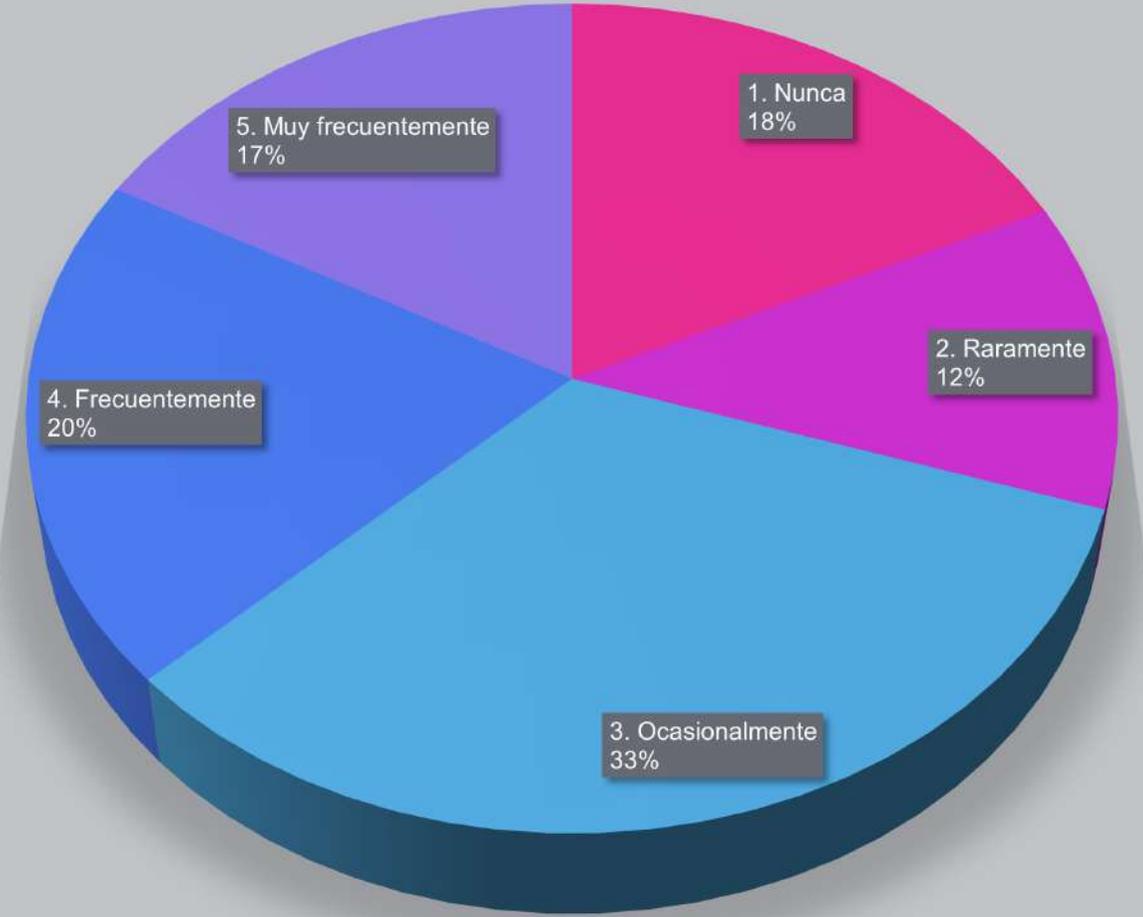


6.- He sido víctima de algún evento delictivo en el último año en la zona Auditorio-Fuente de los petróleos:



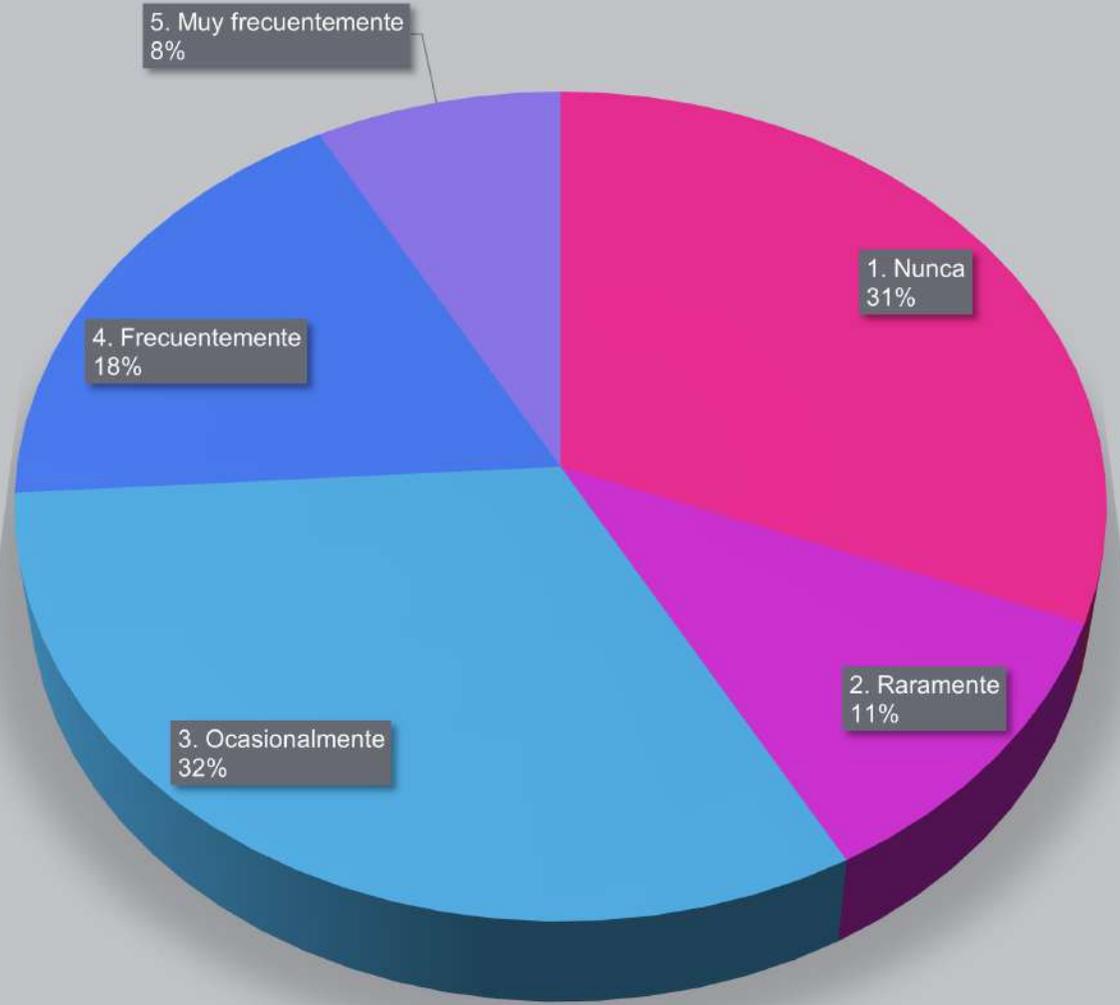
7. ¿He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en...

1. Miradas morbosas al cuerpo



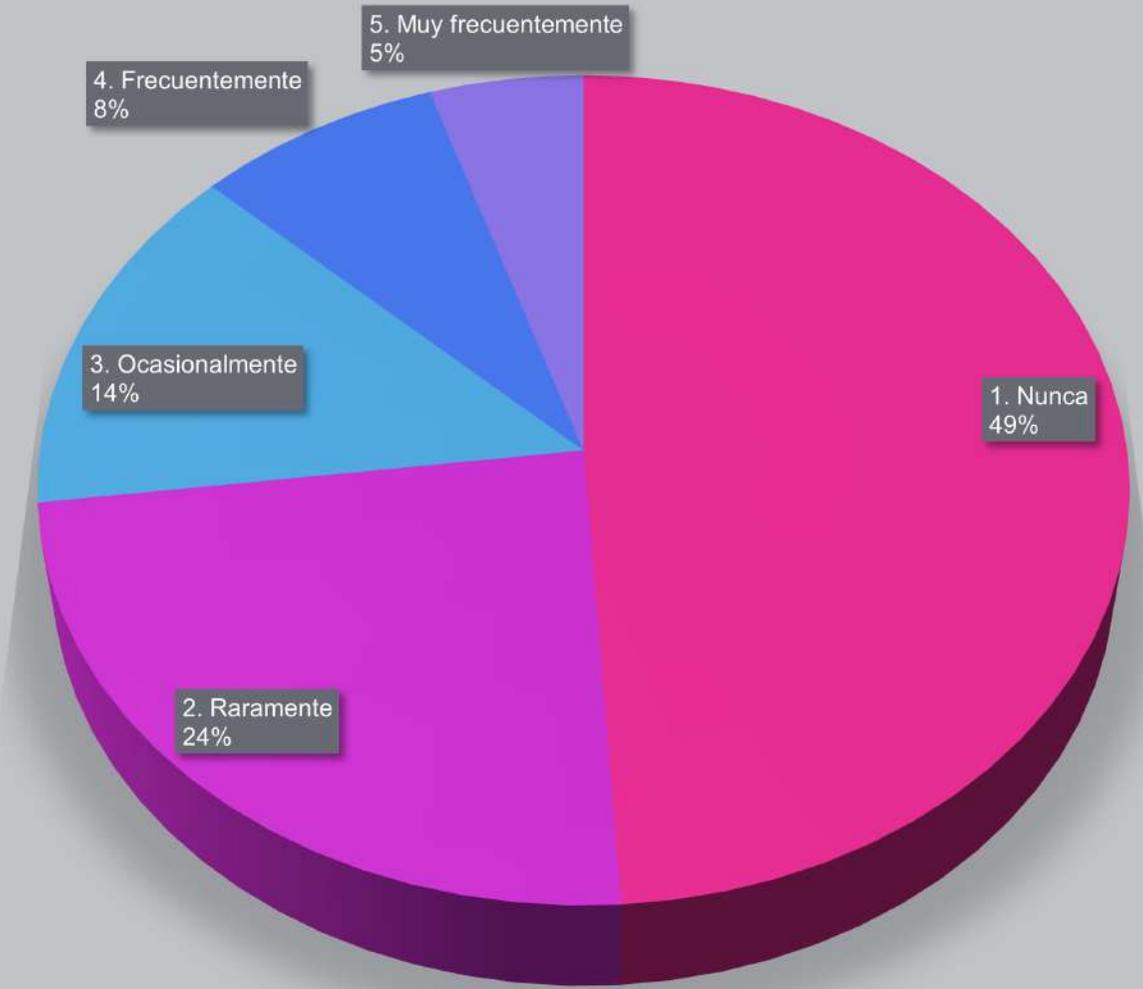
7.2 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

2. Comentarios/piropos sexuales, obscenos u ofensivos (a mi o a otras mujeres)



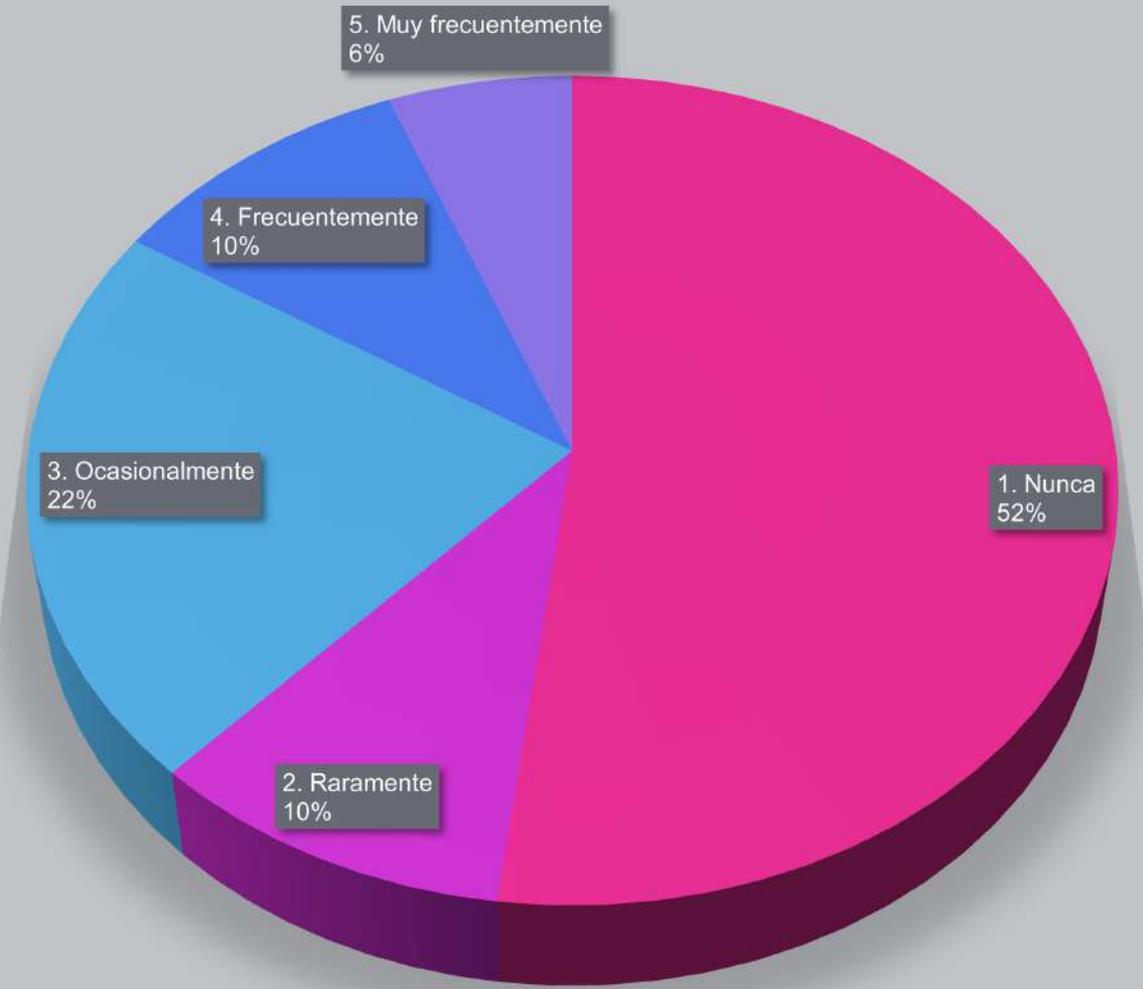
7.3 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

3. Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual



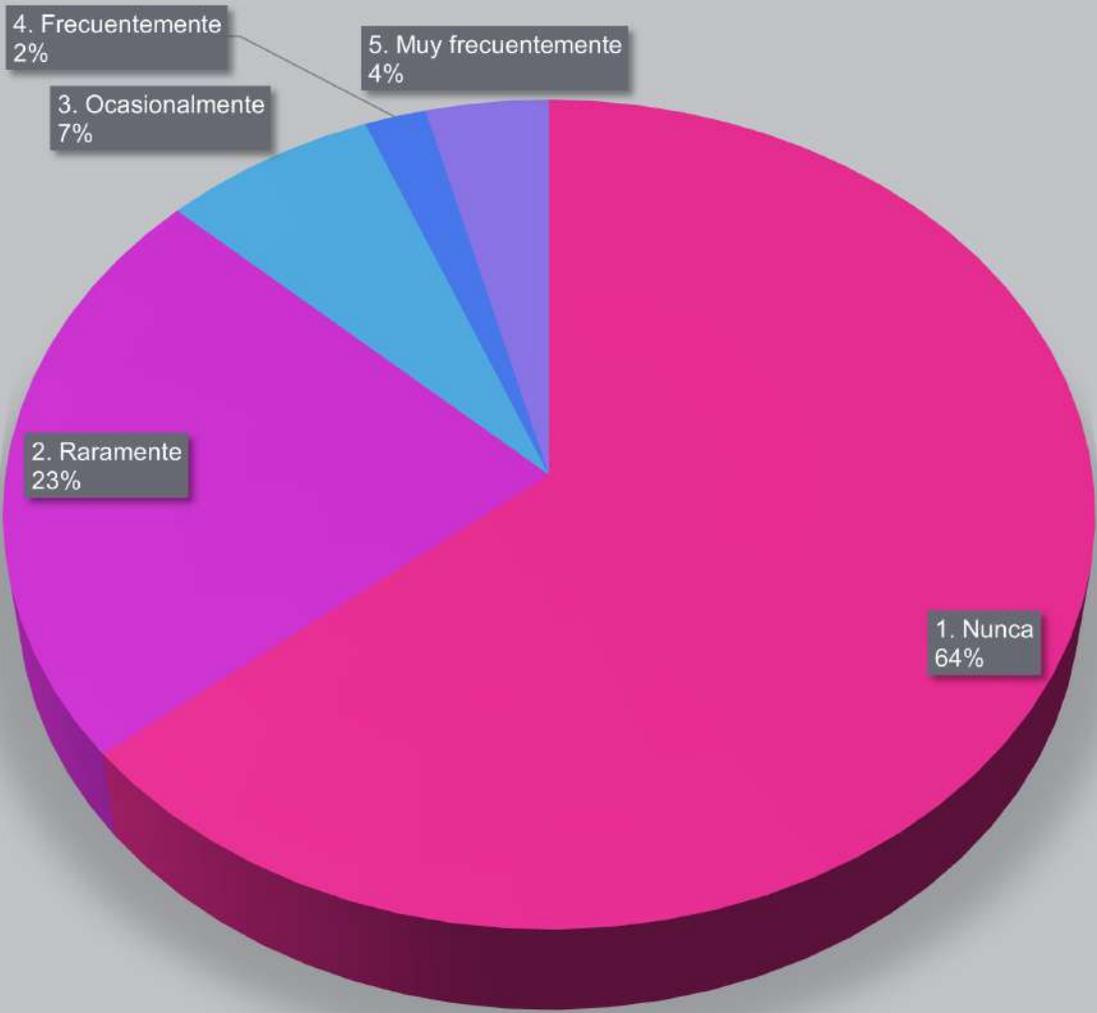
7.4 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

4. Me hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual



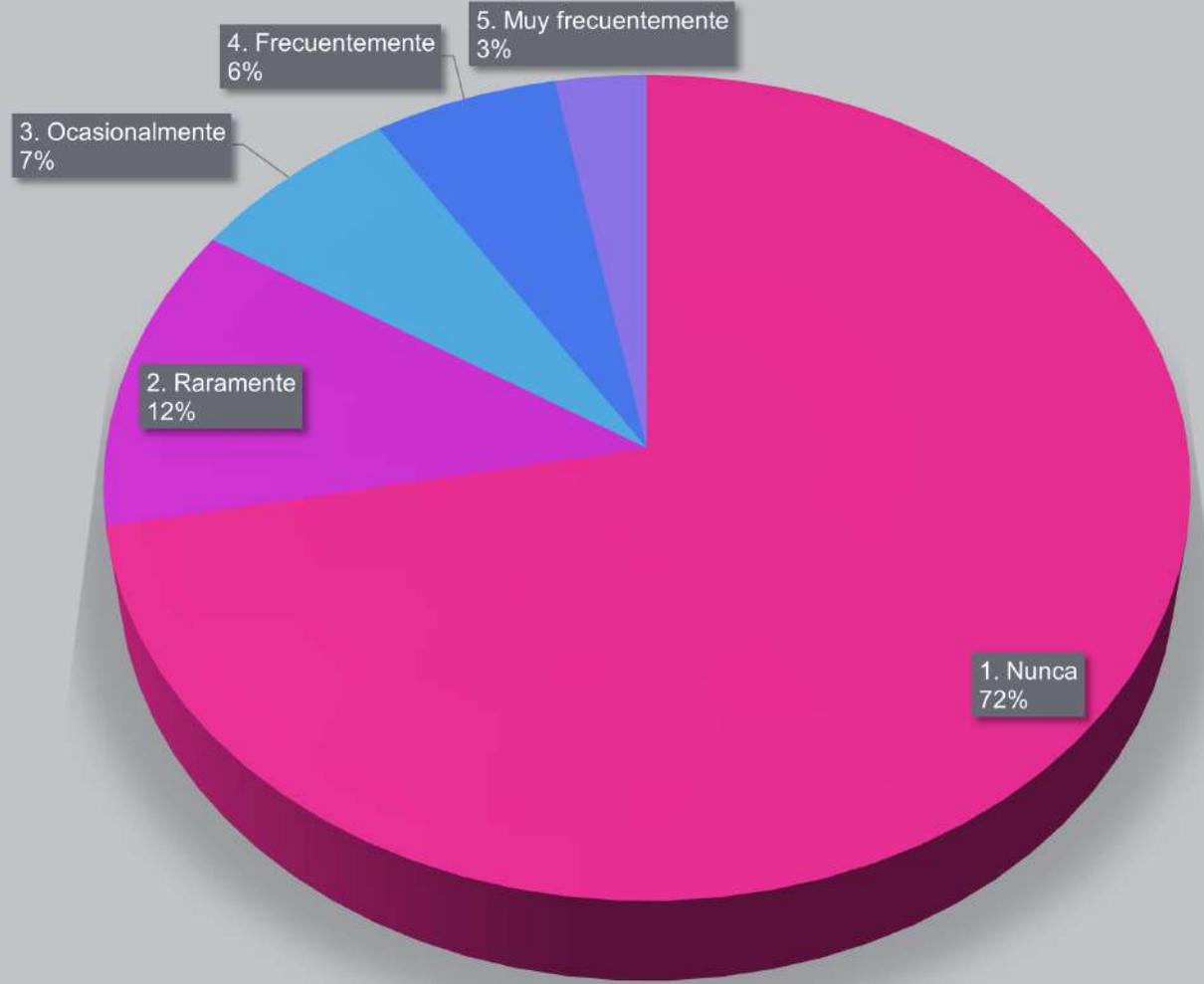
7.5 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

5. Me tocaron o manosearon el cuerpo sin consentimiento

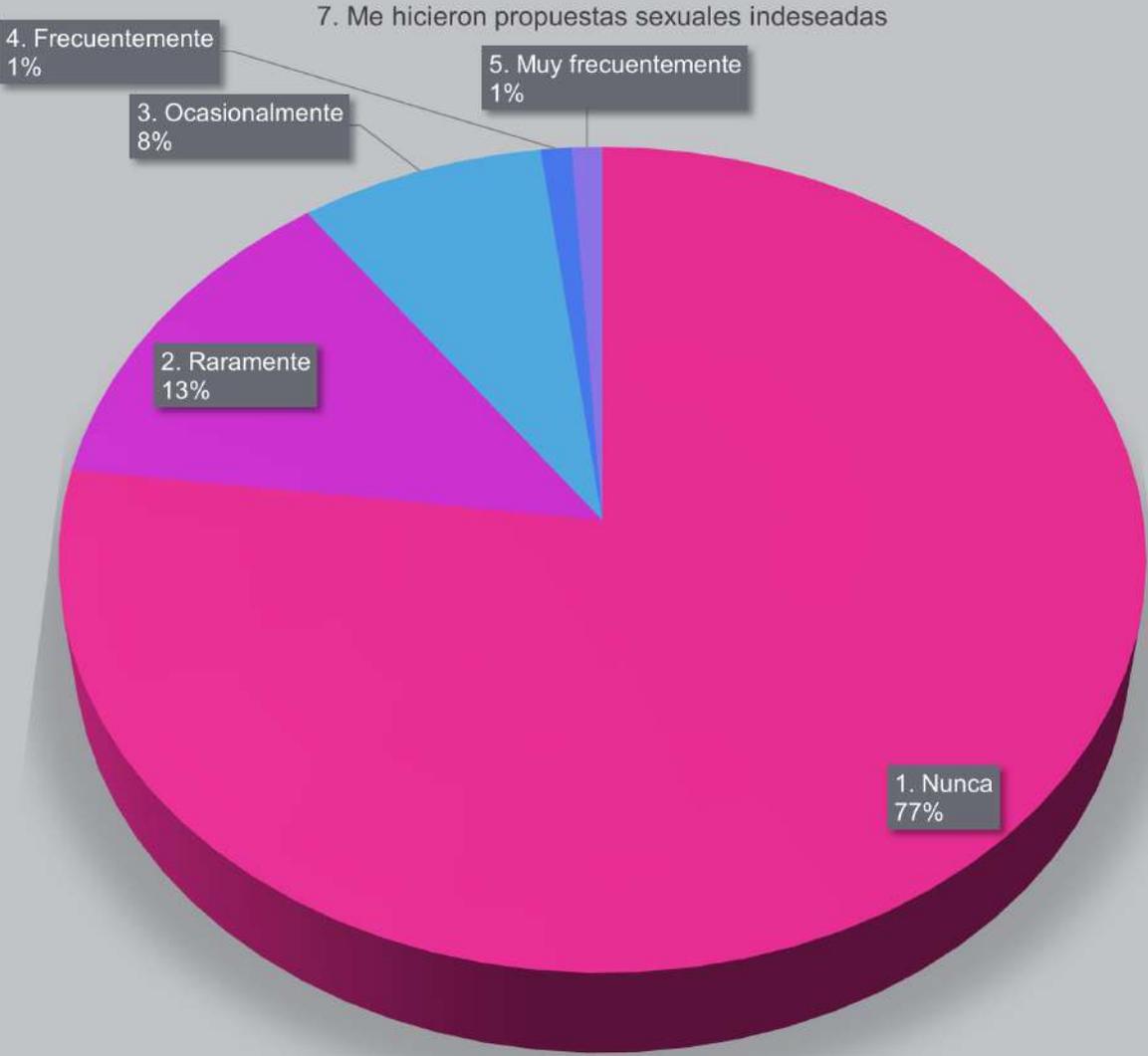


7.6 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

6. Me susurraron cosas al oído con intención sexual

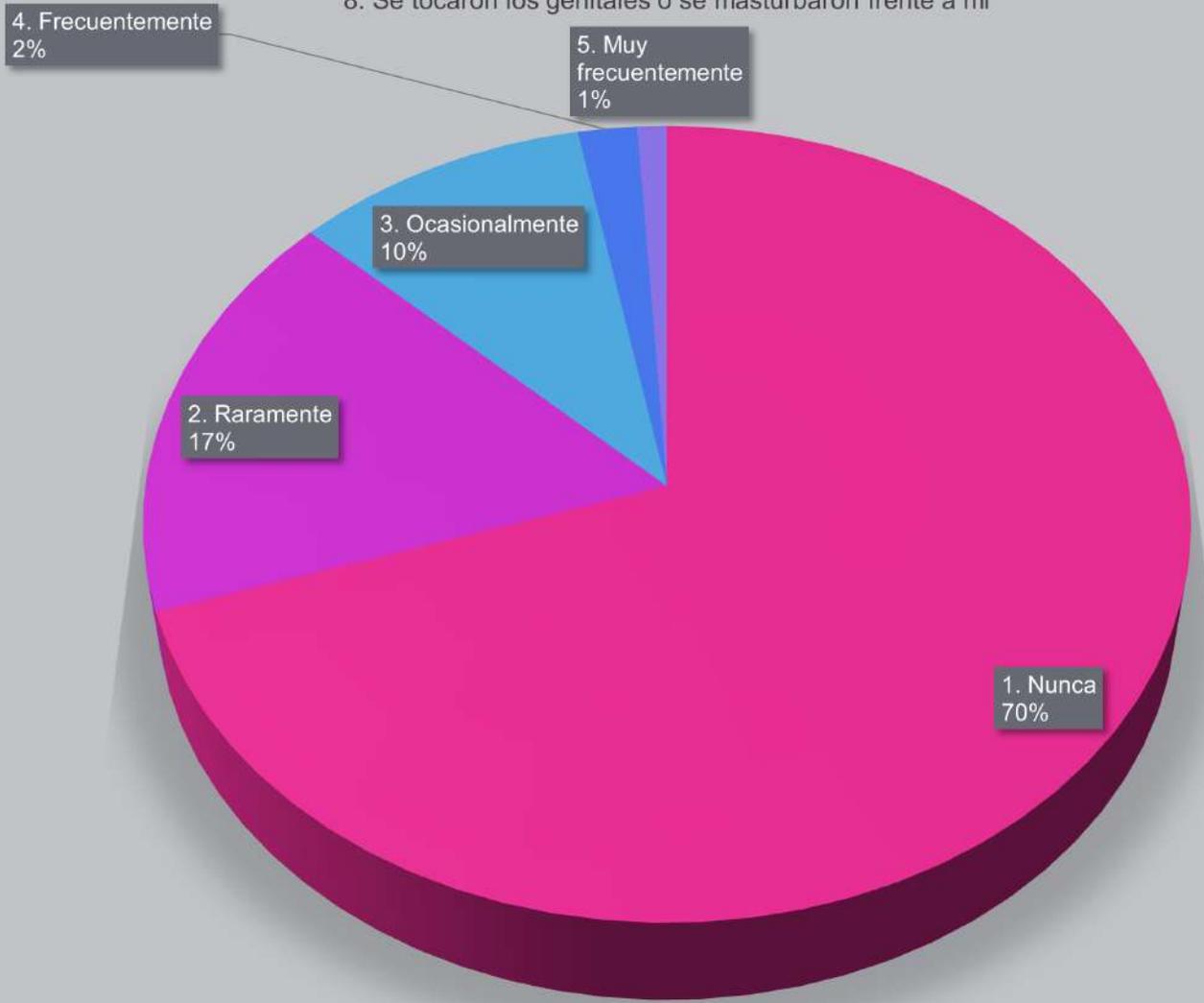


7.7 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:



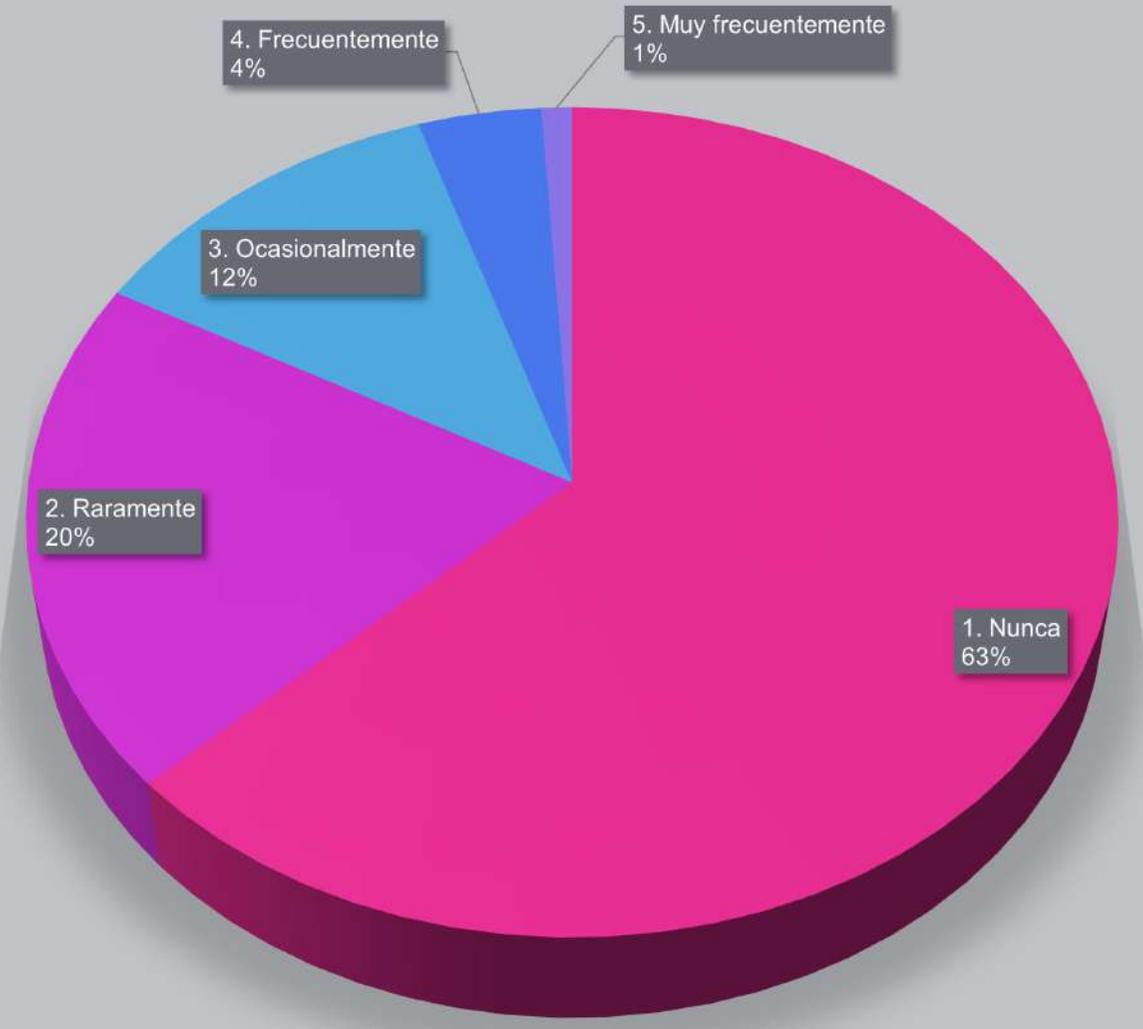
7.8 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

8. Se tocaron los genitales o se masturbaron frente a mi



7.9 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

9. Me persiguieron con intención de atacarme sexualmente]



7.10 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

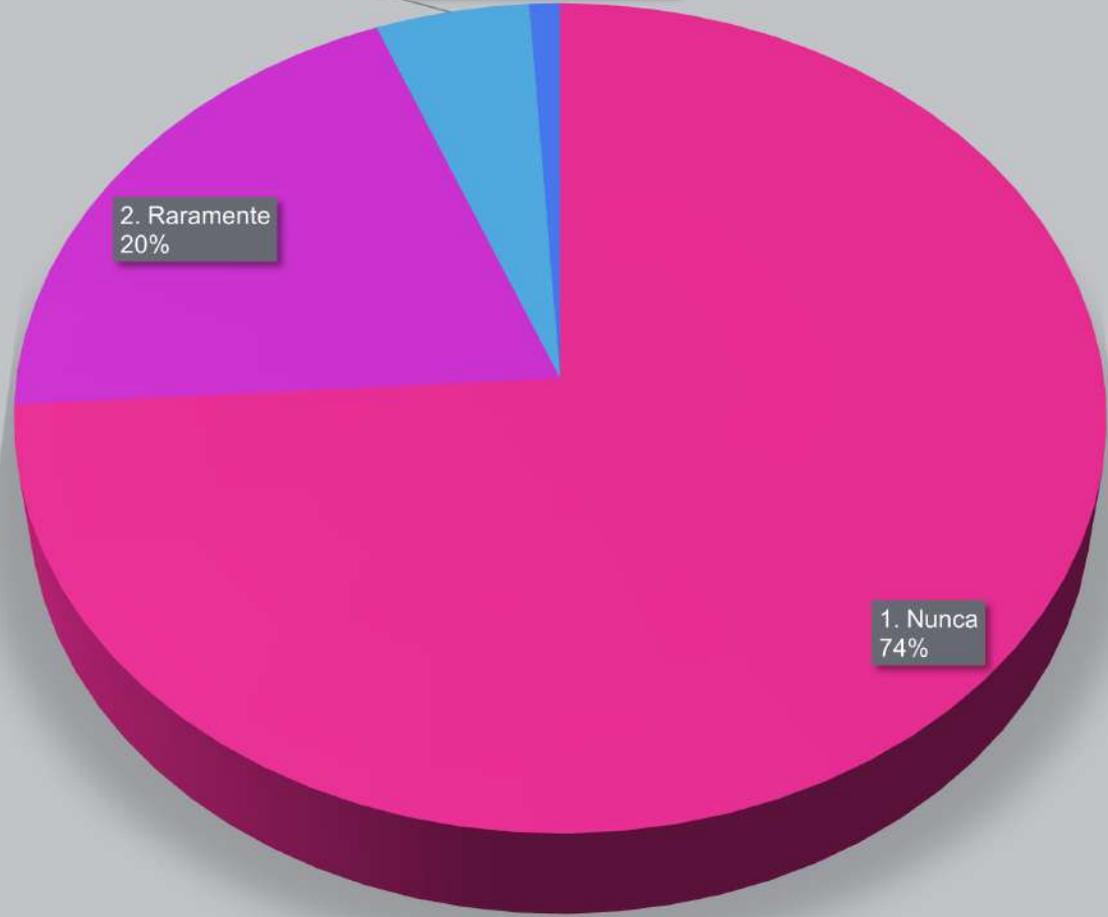
10. Me mostraron los genitales]

3. Ocasionalmente
5%

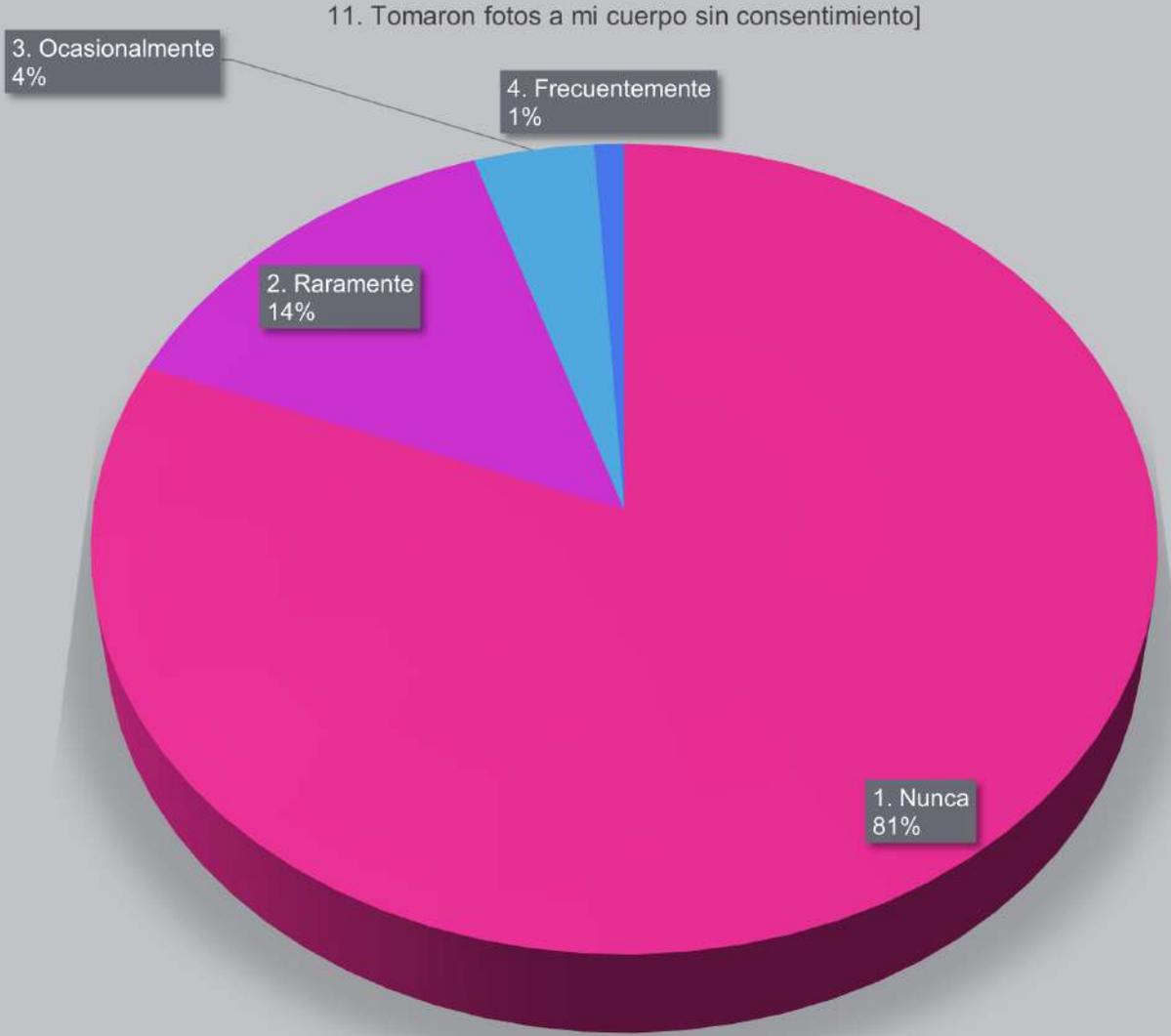
5. Muy frecuentemente
1%

2. Raramente
20%

1. Nunca
74%



7.11 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:



11. Tomaron fotos a mi cuerpo sin consentimiento]

3. Ocasionalmente
4%

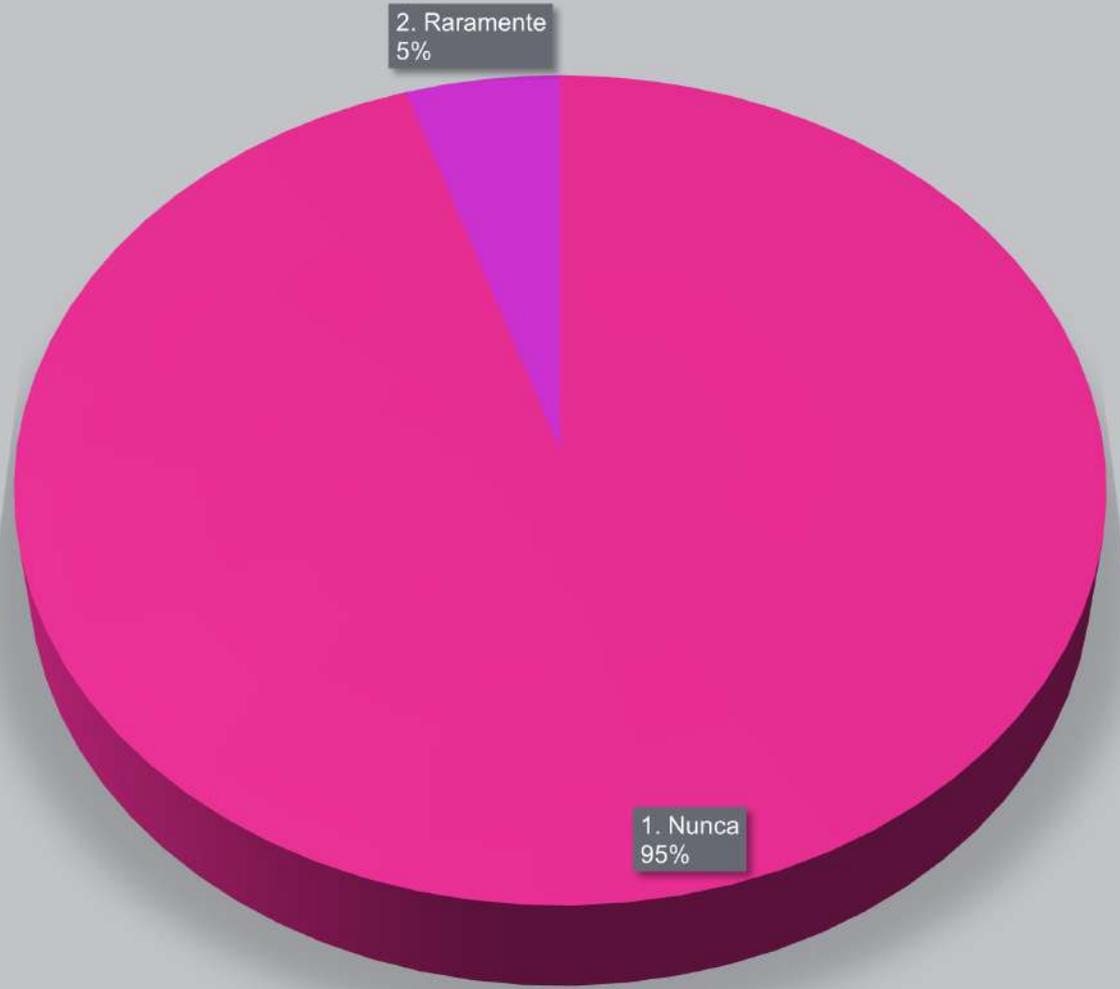
4. Frecuentemente
1%

2. Raramente
14%

1. Nunca
81%

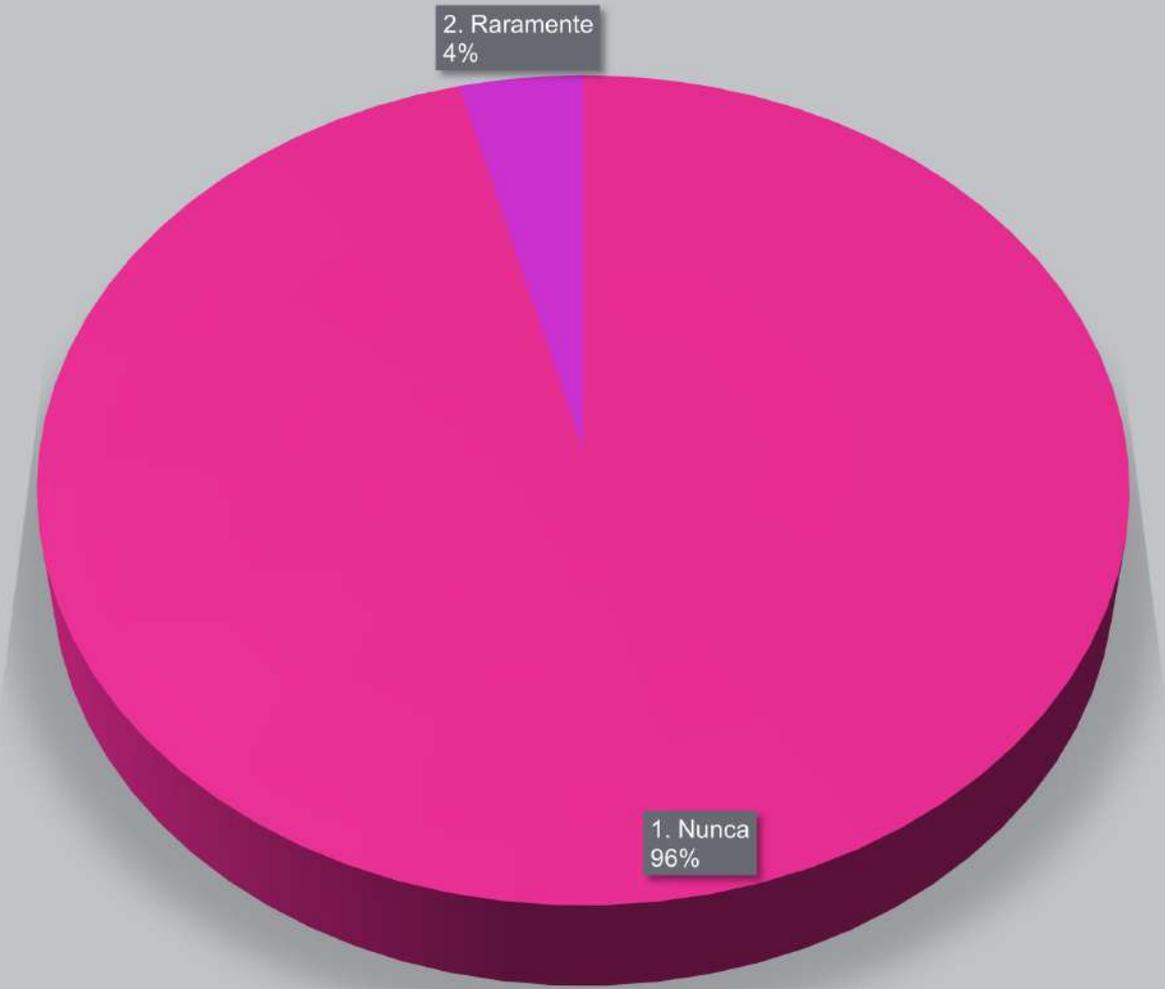
7.12 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX: [12. Eyacularon en frente de...

12. Eyacularon en frente de mi



7.13 He recibido algún tipo de violencia sexual en espacios públicos en CDMX:

13. Me obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales



.8. Las veces que he recibido ese tipo de violencia sexual mi reacción ha...

8. Las veces que he recibido ese tipo de violencia sexual mi reacción ha sido:

8. Pedir ayuda a la policía
4%

7. Pedir ayuda a la gente
7%

6. Seguir al agresor
1%

5. Golpe(s)
2%

5. Golpe(s)
1%

9. Levantar una denuncia
2%

1. Indiferencia
23%

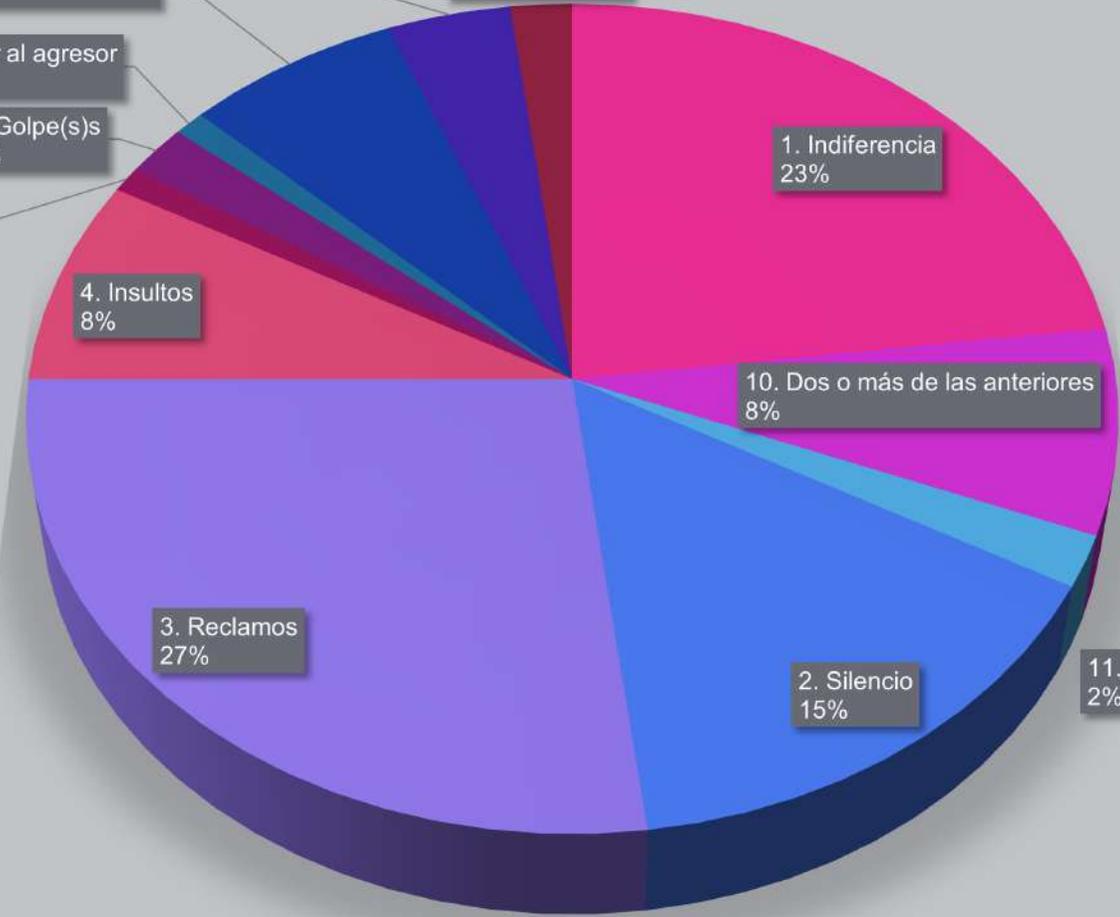
10. Dos o más de las anteriores
8%

4. Insultos
8%

3. Reclamos
27%

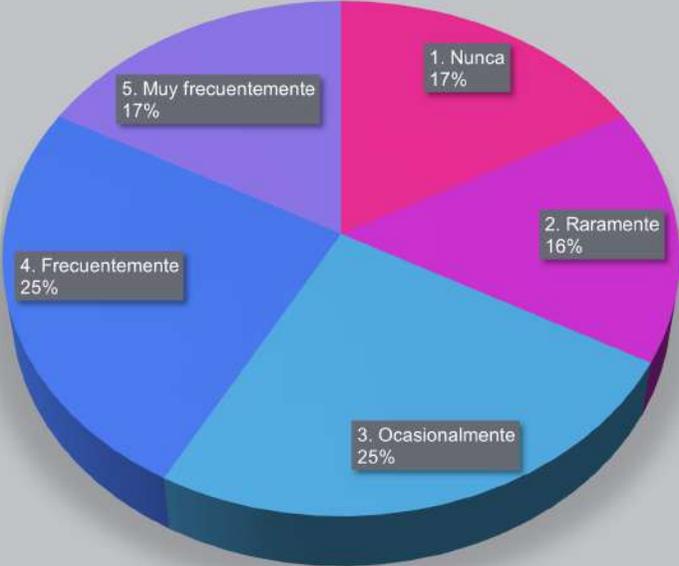
2. Silencio
15%

11. No aplica
2%



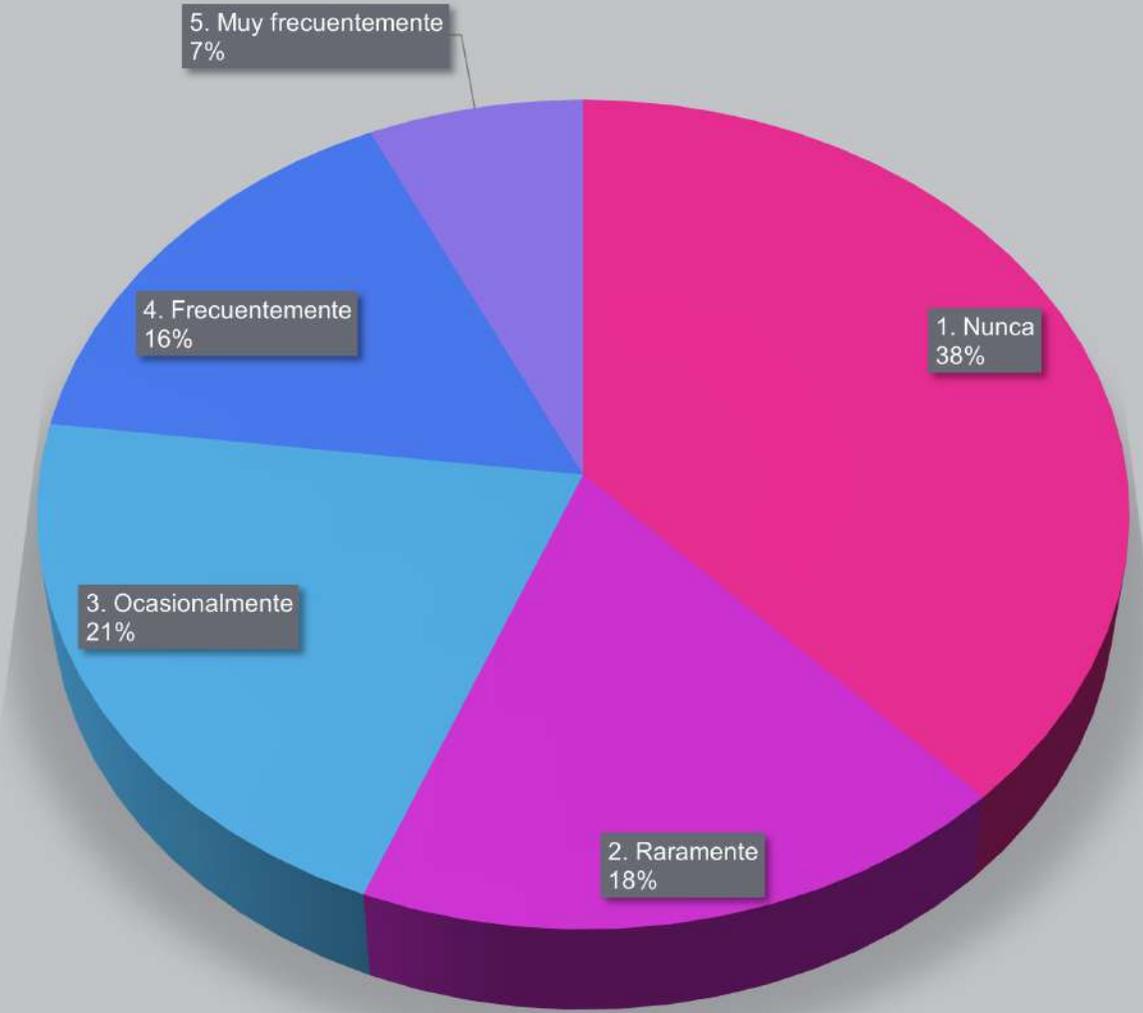
9.1 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

1. Miradas morbosos al cuerpo



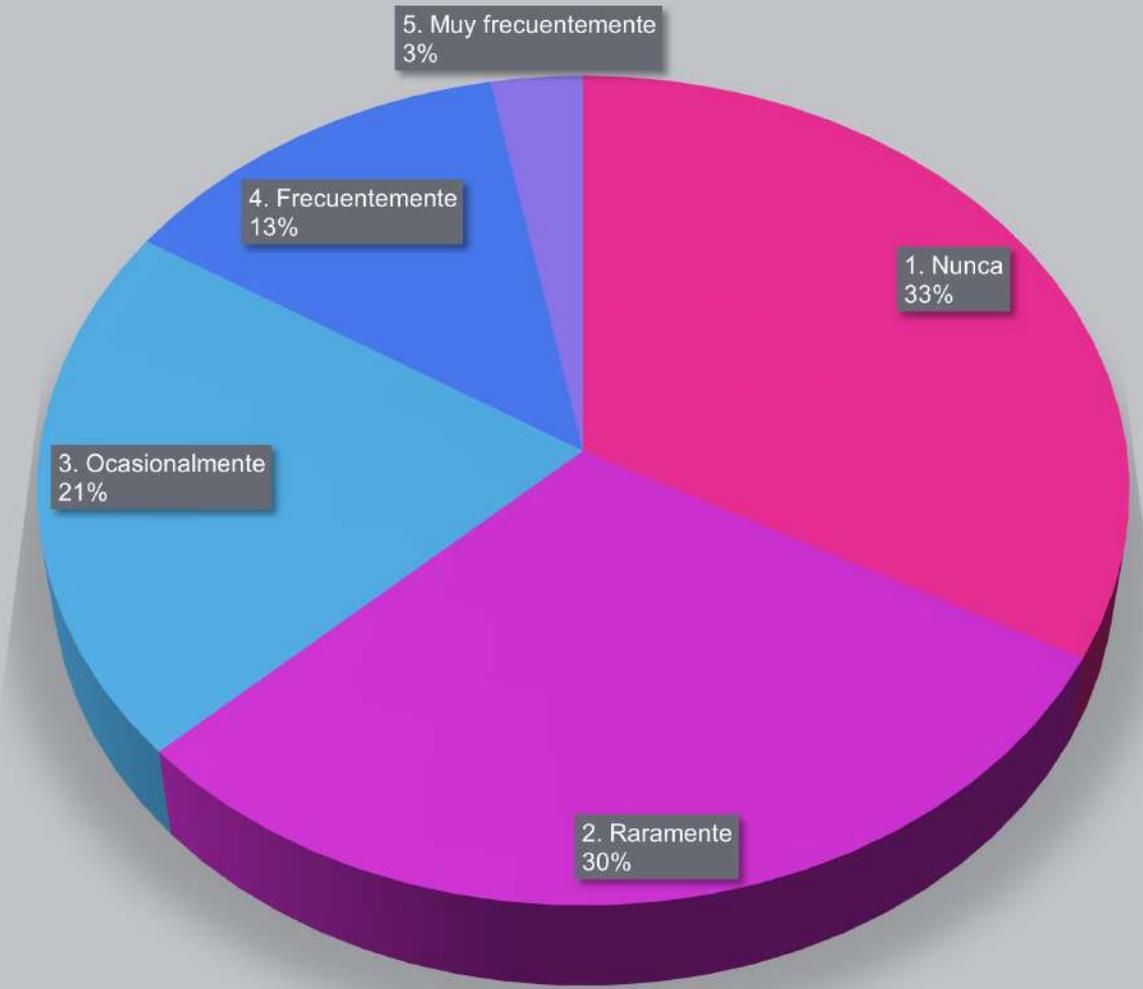
9.2 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

2. Comentarios / piropos sexuales, obscenos u ofensivos (a mi o a otras mujeres)]



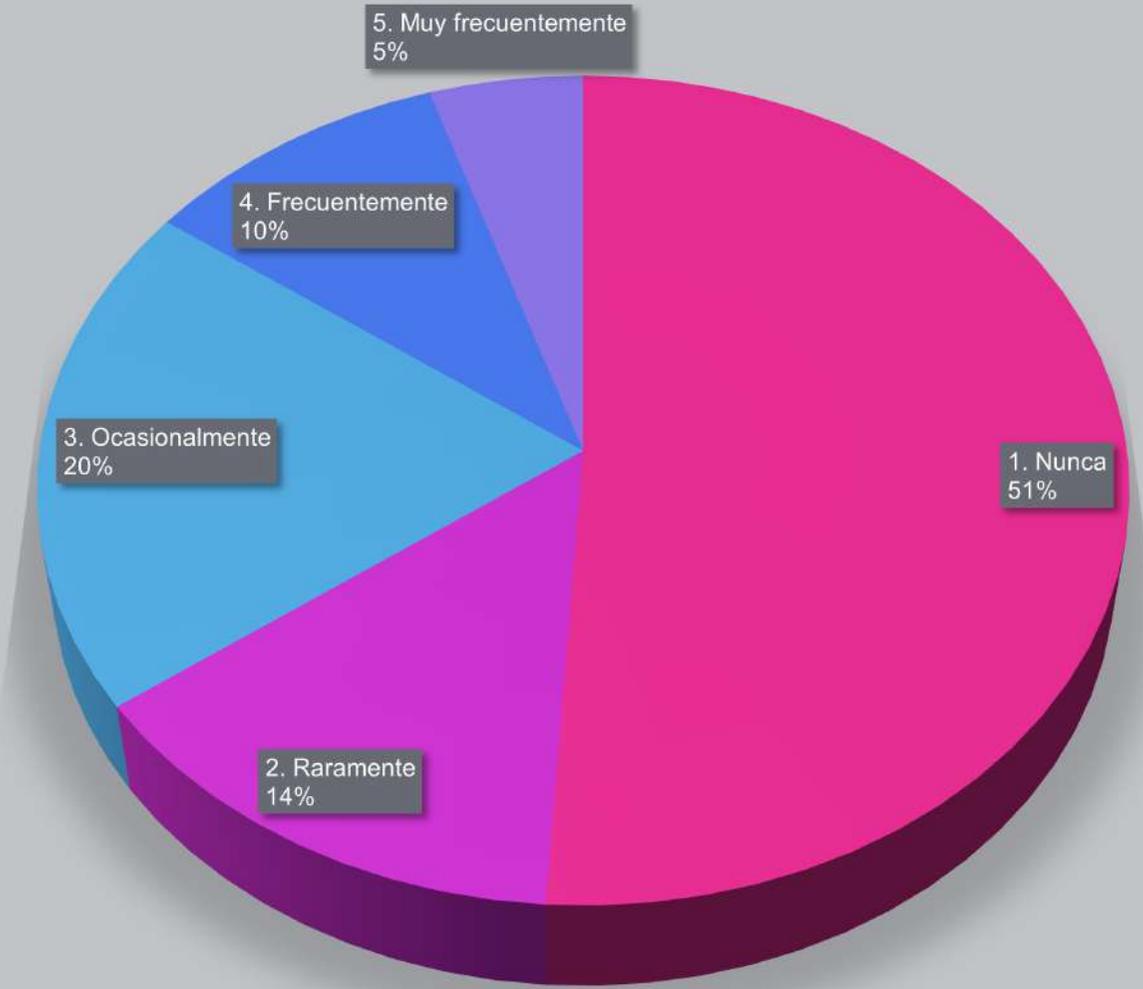
9.3 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

Se me recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual

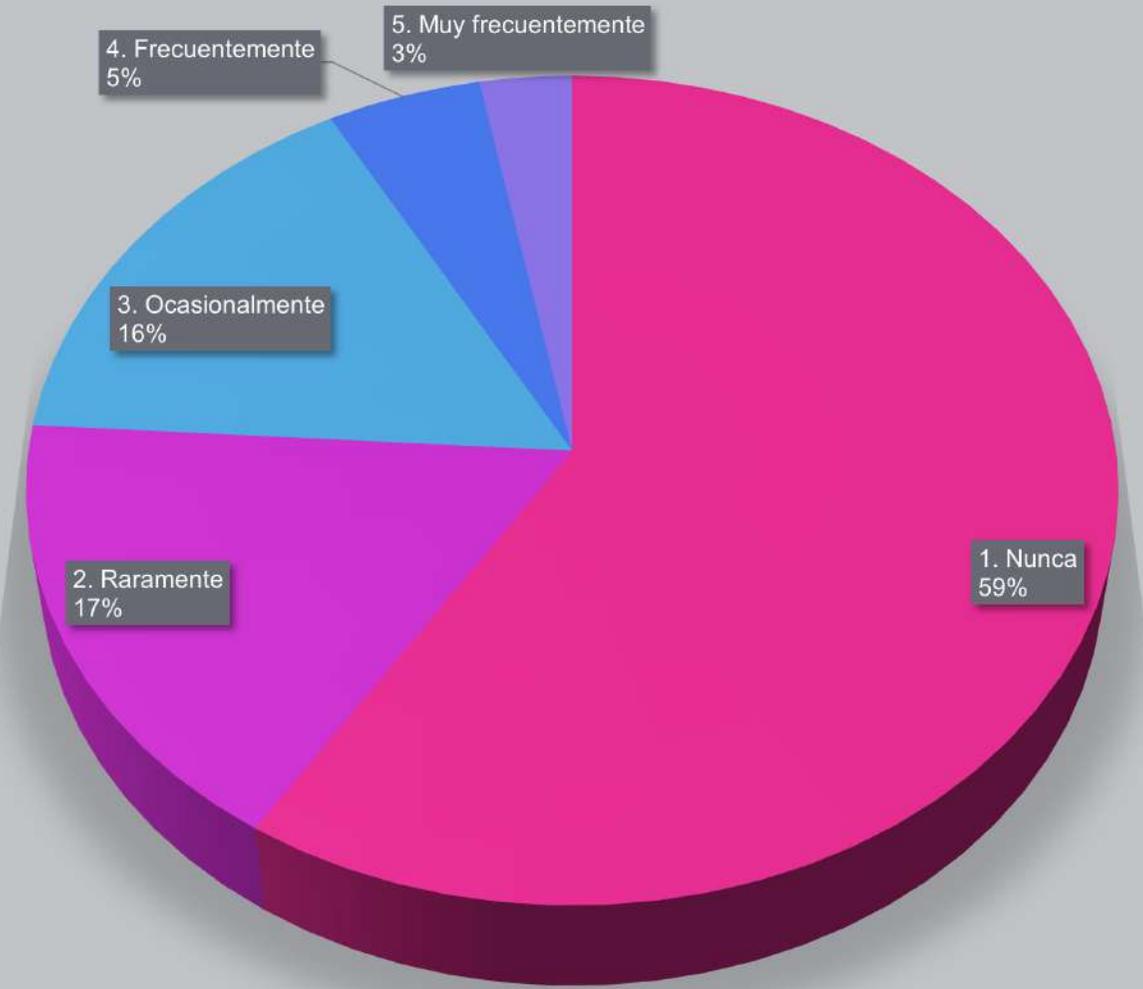


9.4 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

[4. Me hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual]

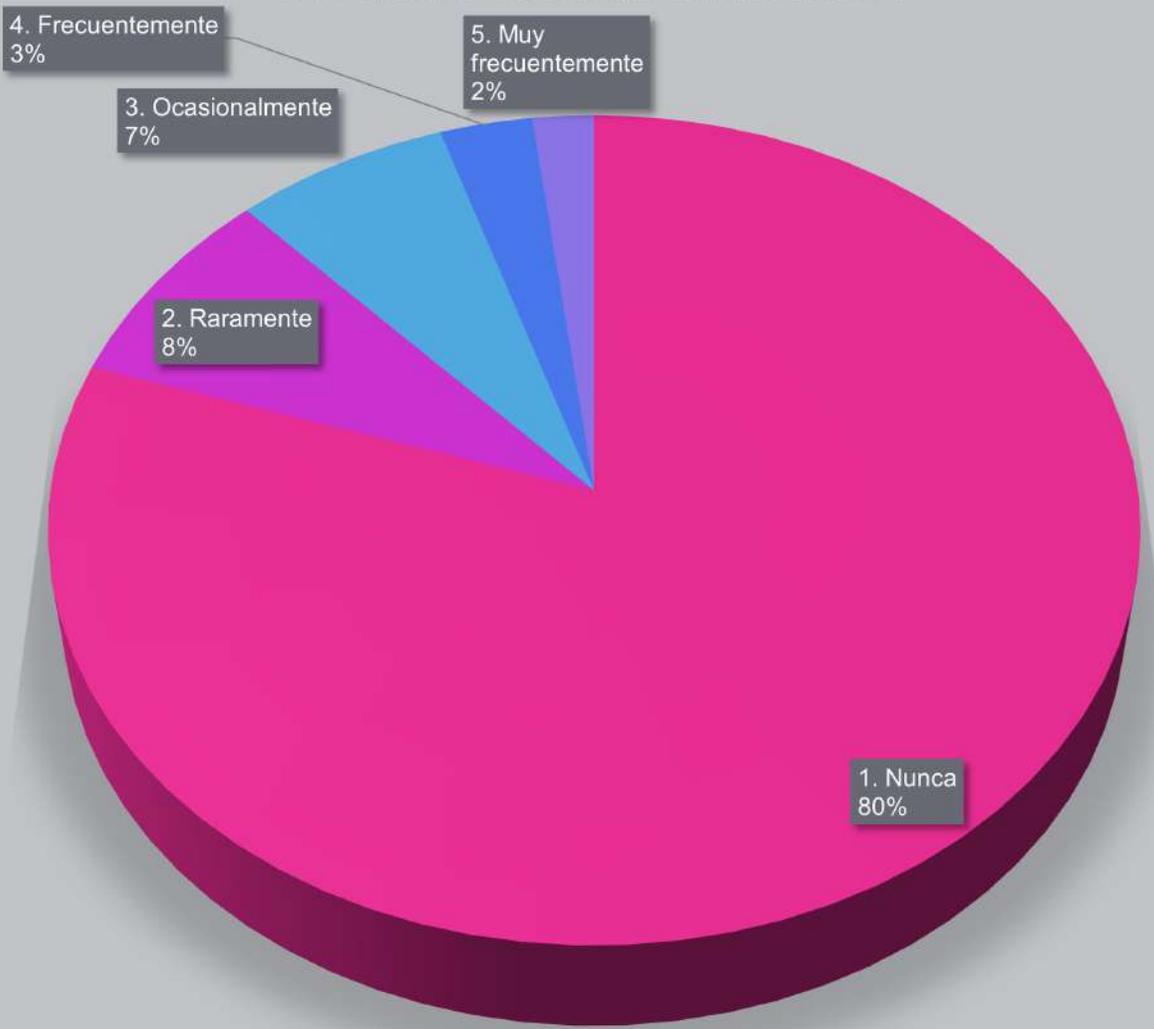


5. Me tocaron o manosearon el cuerpo sin consentimiento



9.6 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

6. Me susurraron cosas al oído con intención sexual



9.7 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

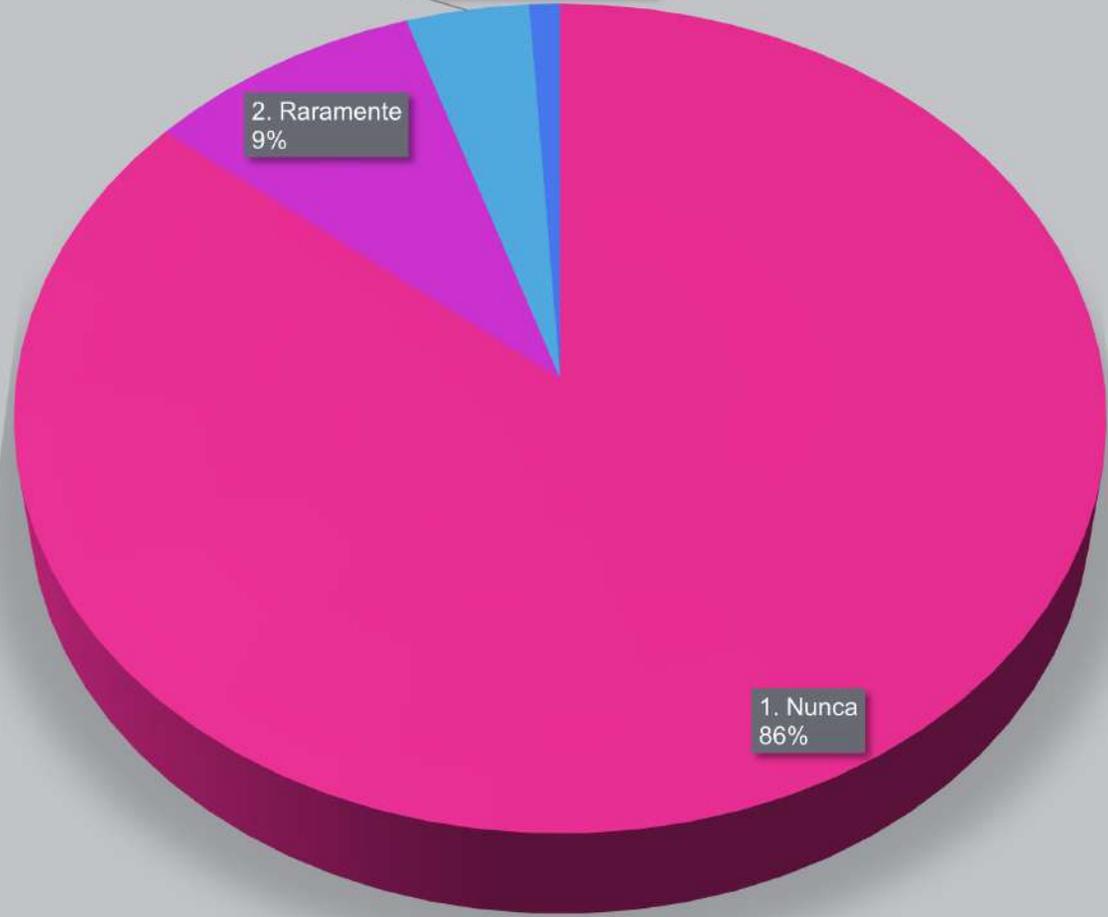
[7. Me hicieron propuestas sexuales indeseadas]

3. Ocasionalmente
4%

4. Frecuentemente
1%

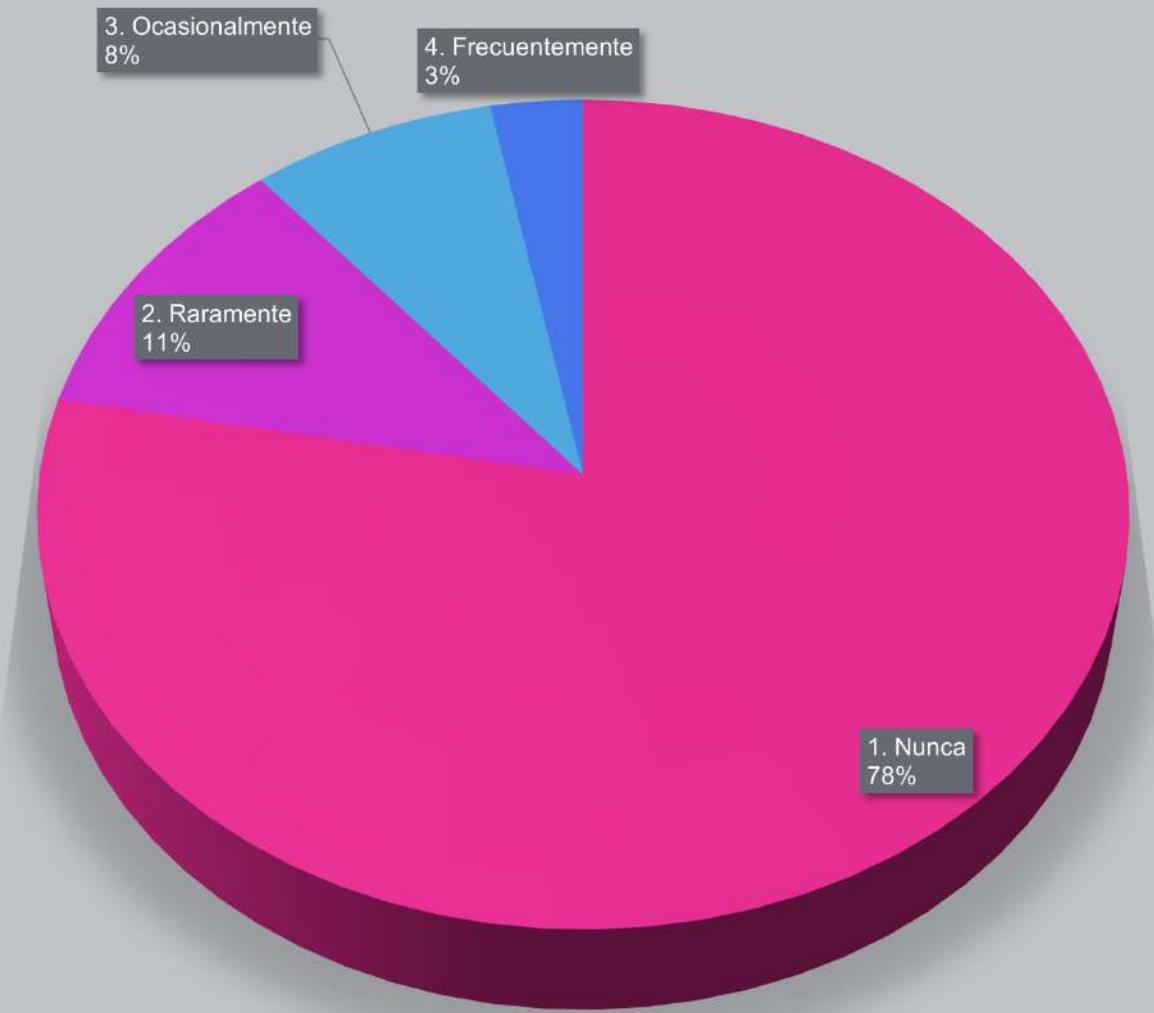
2. Raramente
9%

1. Nunca
86%

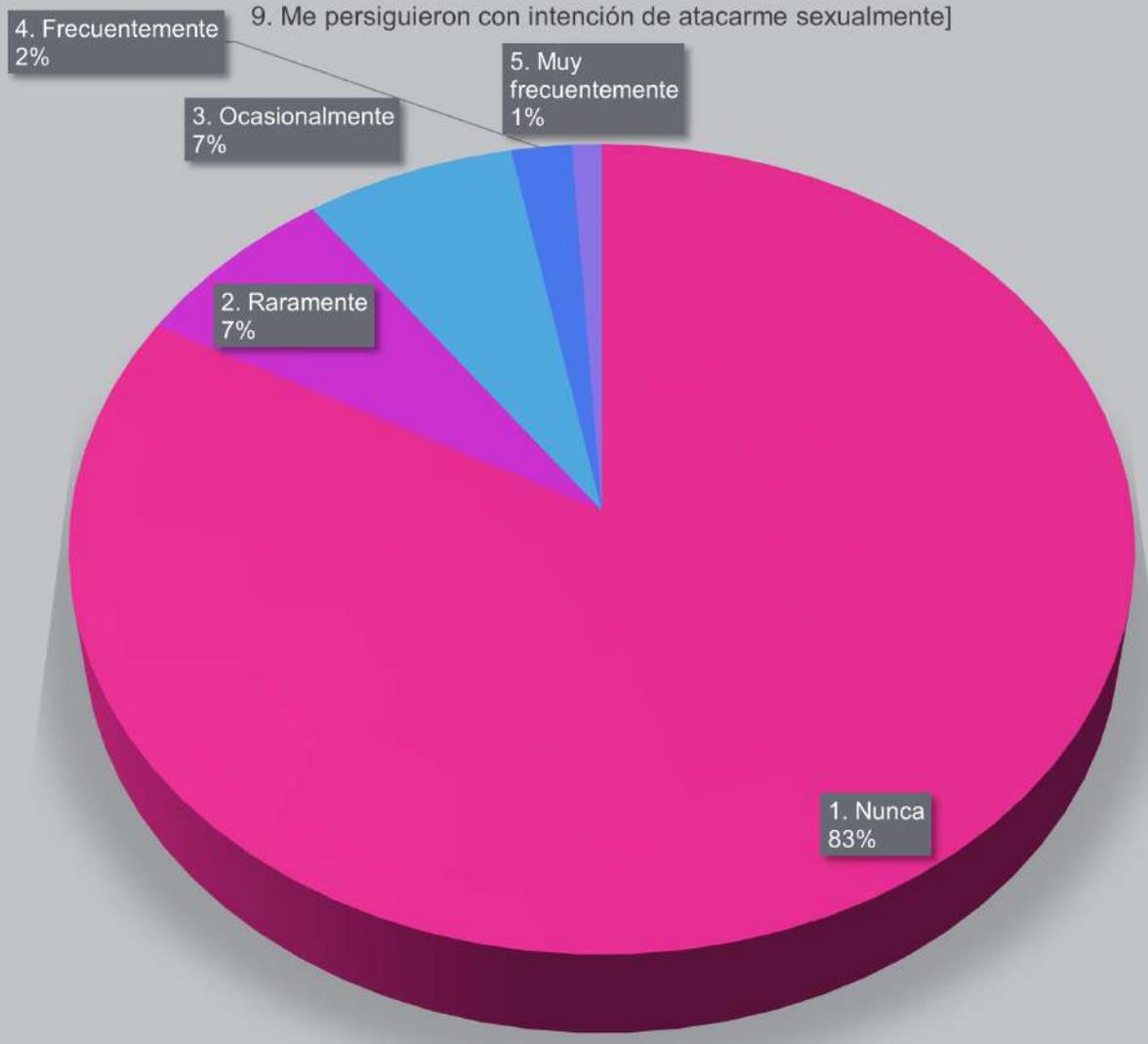


9.8 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

8.He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:



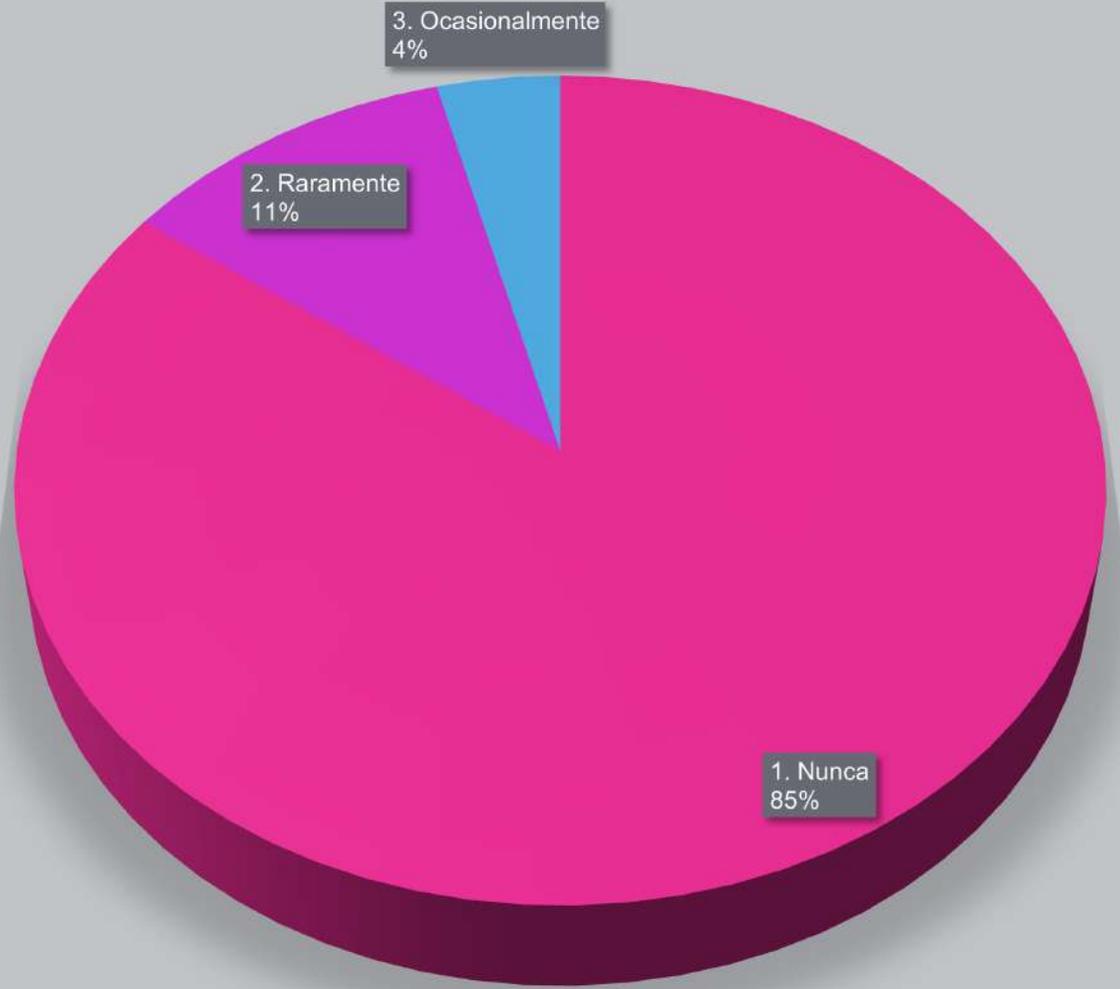
9.9. He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:



9. Me persiguieron con intención de atacarme sexualmente]

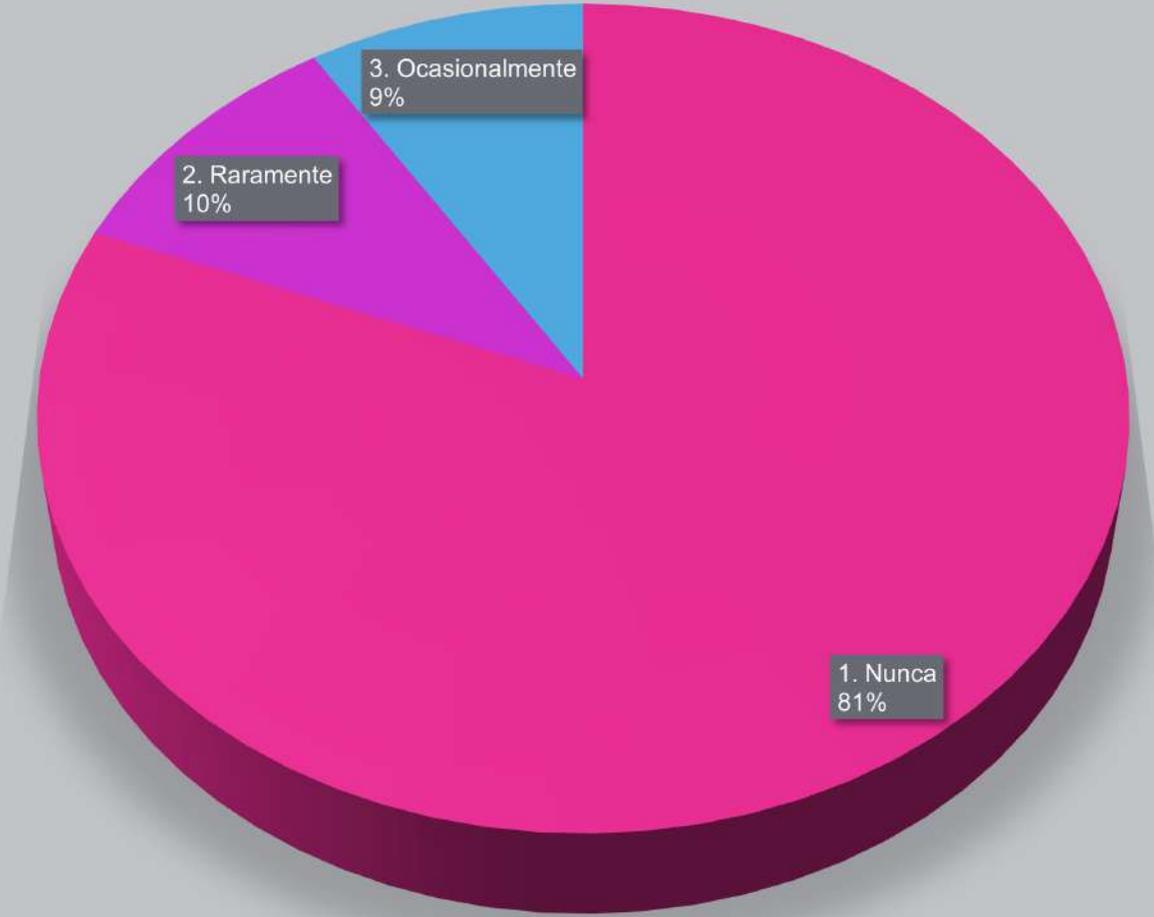
9.10 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

10. Me mostraron los genitales



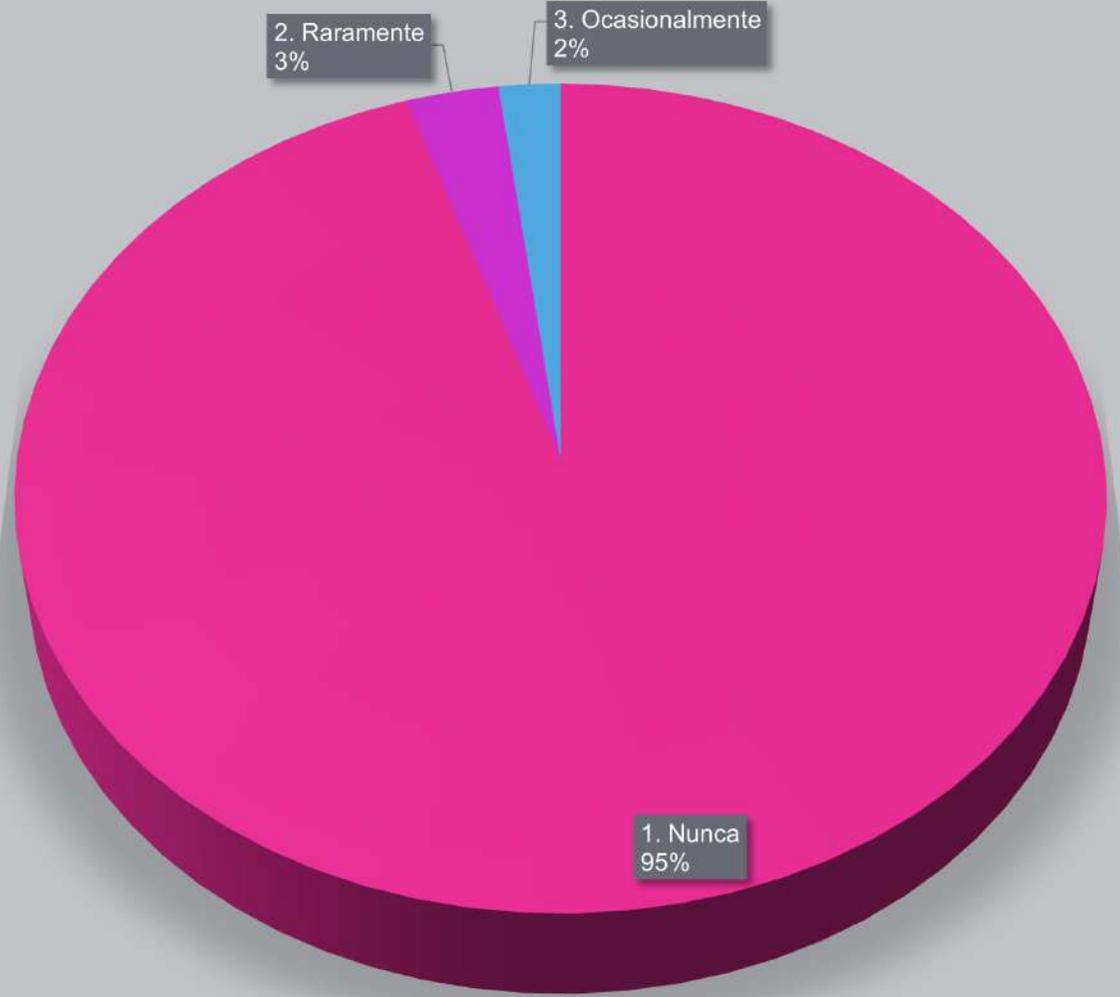
9.11 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

[11. Tomaron fotos a mi cuerpo sin consentimiento]



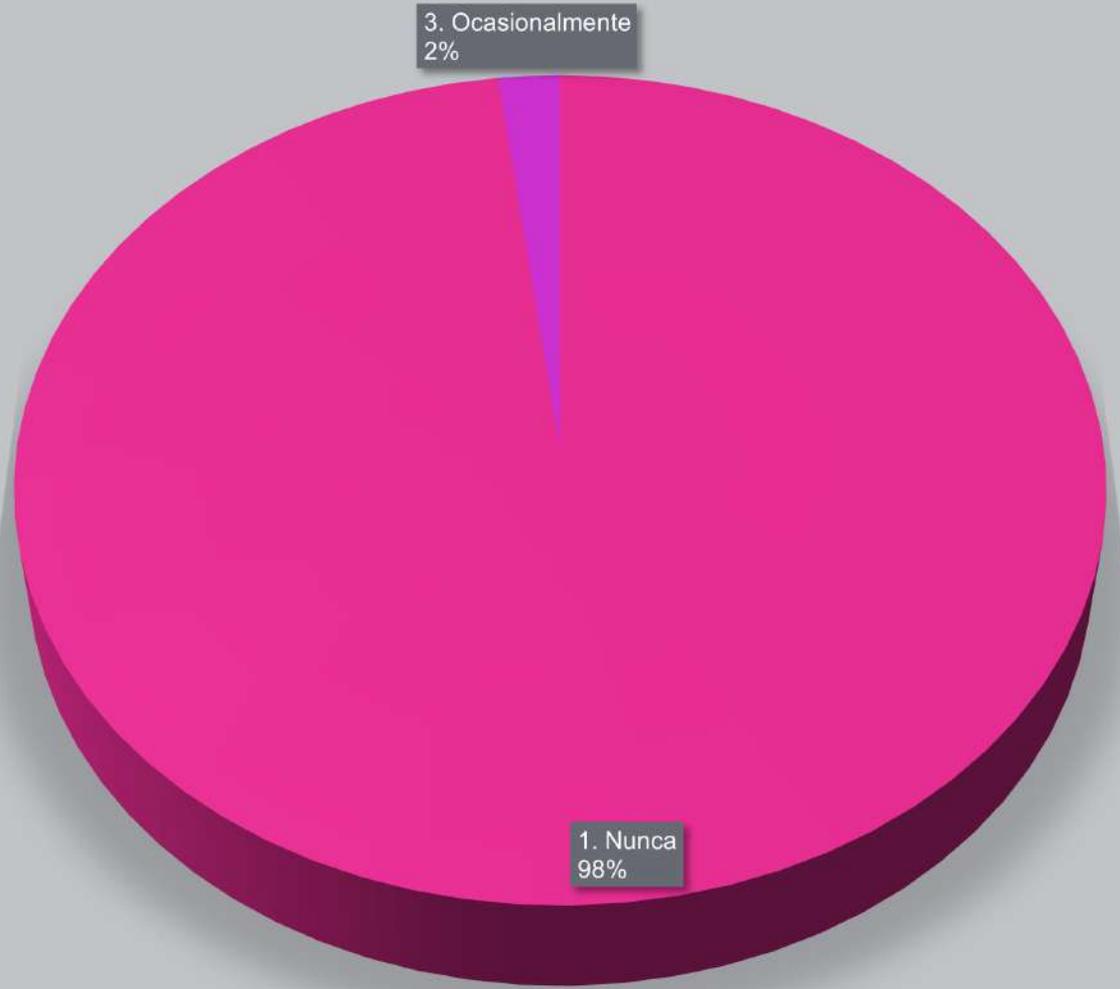
9.12 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

12. Eyacularon en frente de mi



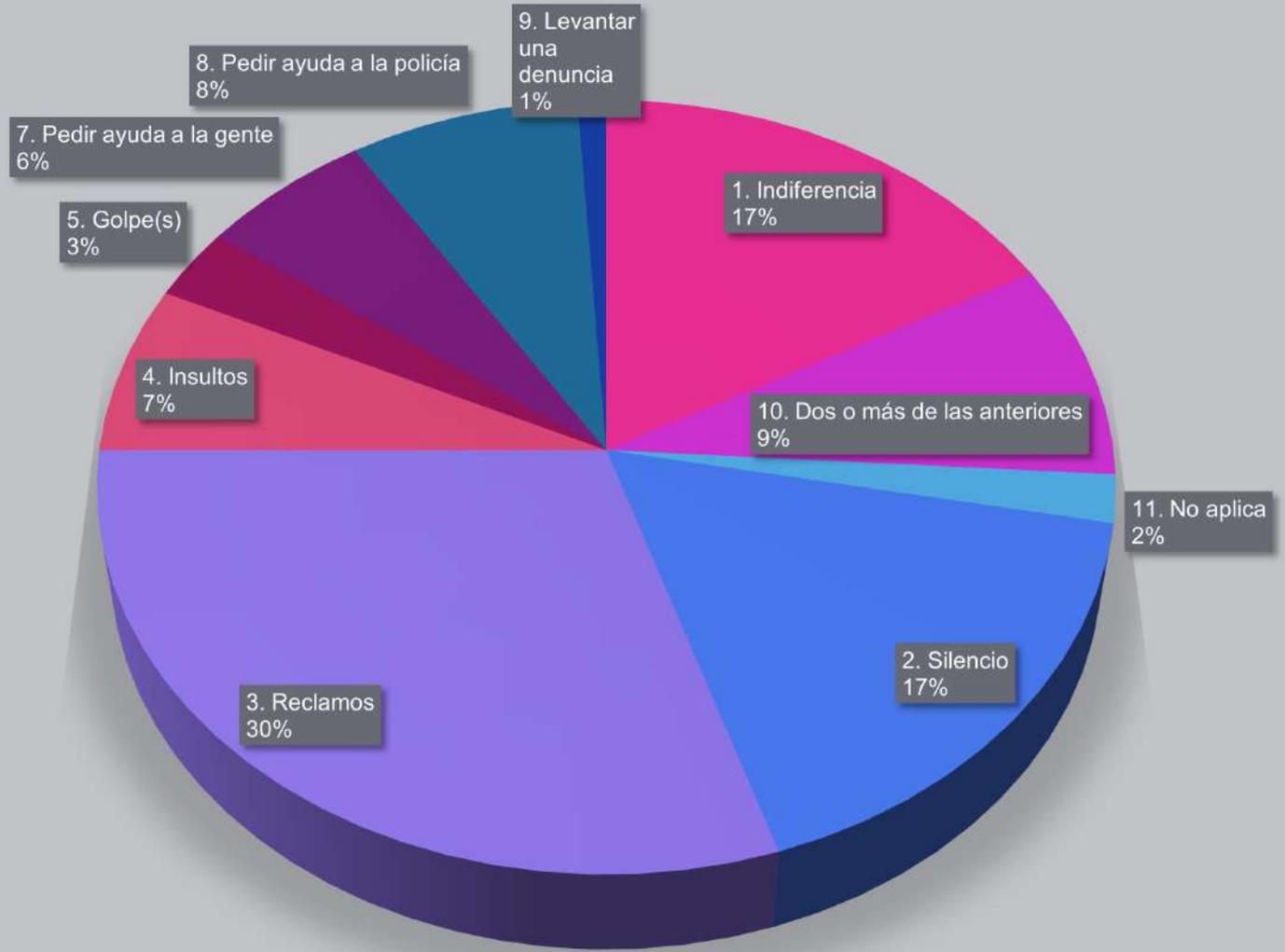
9.13 He recibido algún tipo de violencia sexual en el transporte público:

13. Me obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales



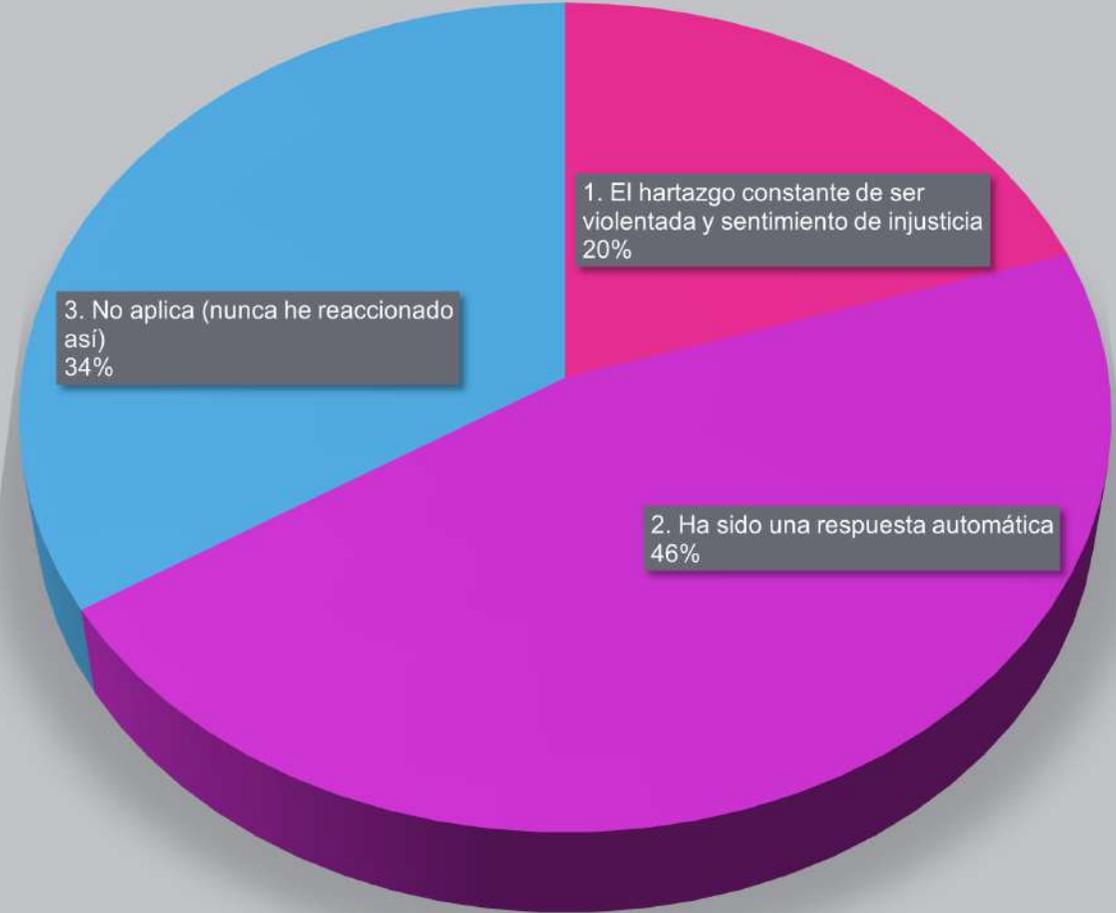
.10. Las veces que he recibido ese tipo de violencia sexual mi reacción ha...

10. Las veces que he recibido ese tipo de violencia sexual mi reacción ha sido:



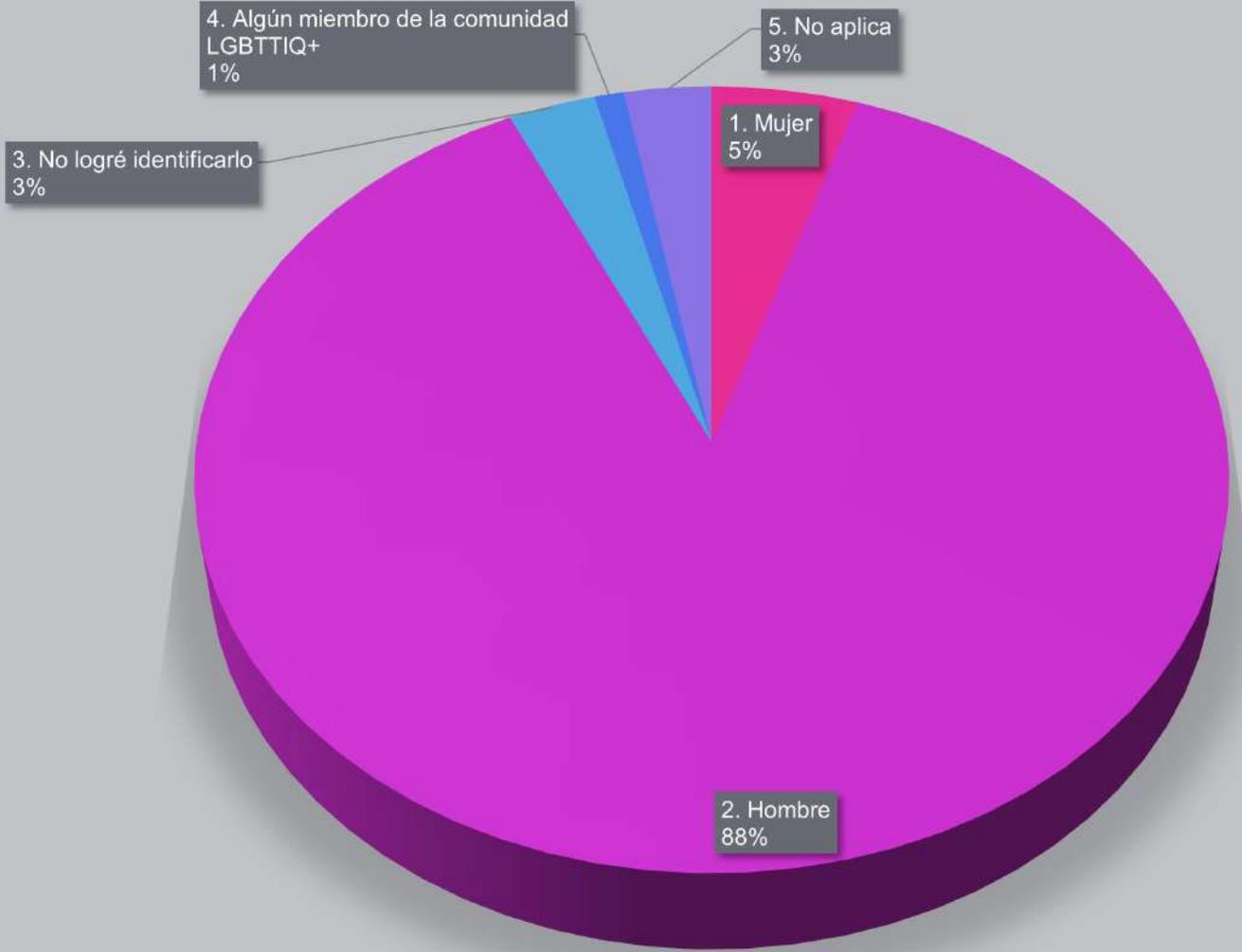
11. He tenido una reacción contestataria / confrontativa cuando he sido agredida debido...

11.- He tenido una reacción contestataria / confrontativa cuando he sido agredida debido a:



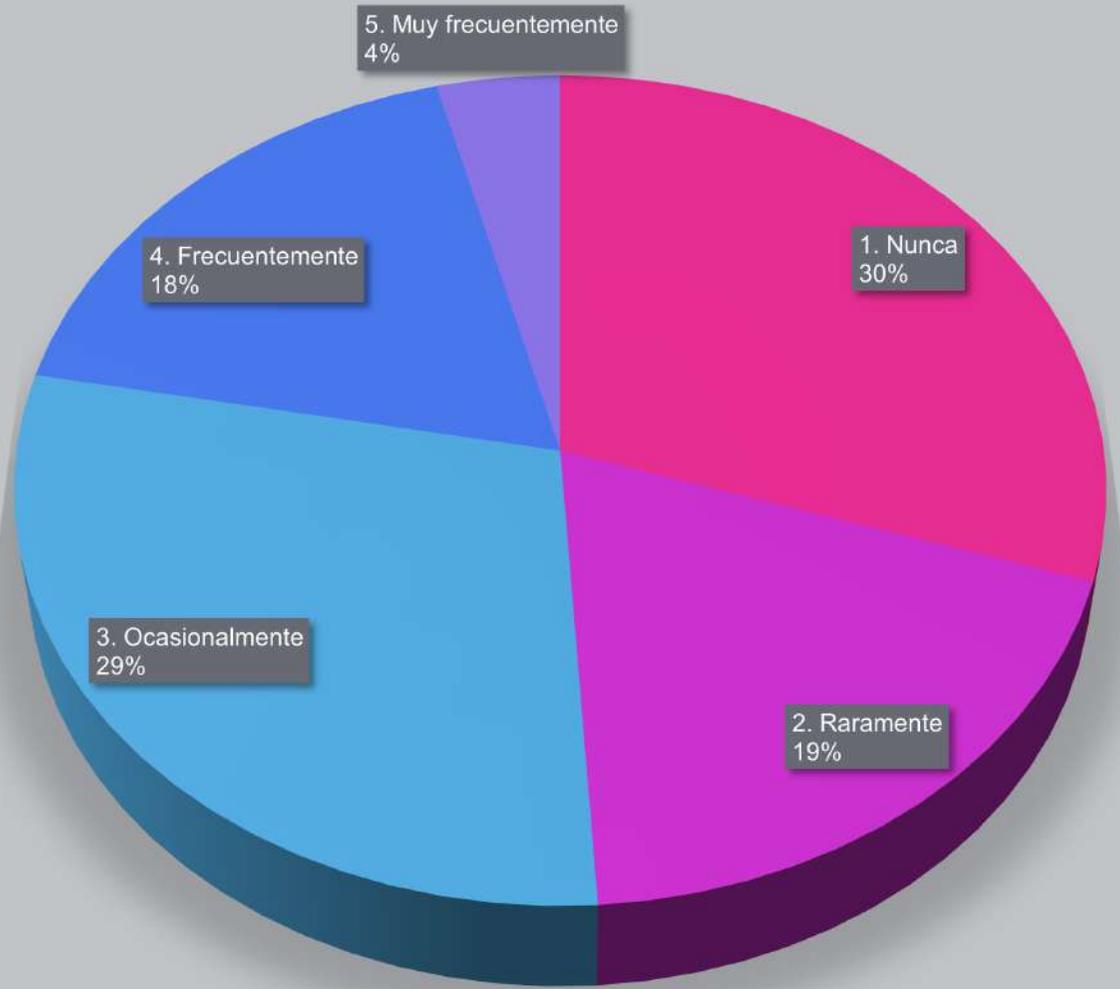
12. Cuando he recibido alguna agresión en espacios y transportes públicos de la ciudad de México, el (la) agresor (a) ha...

12.- Cuando he recibido alguna agresión en espacios y transportes públicos de la ciudad de México, el (la) agresor (a) ha sido:



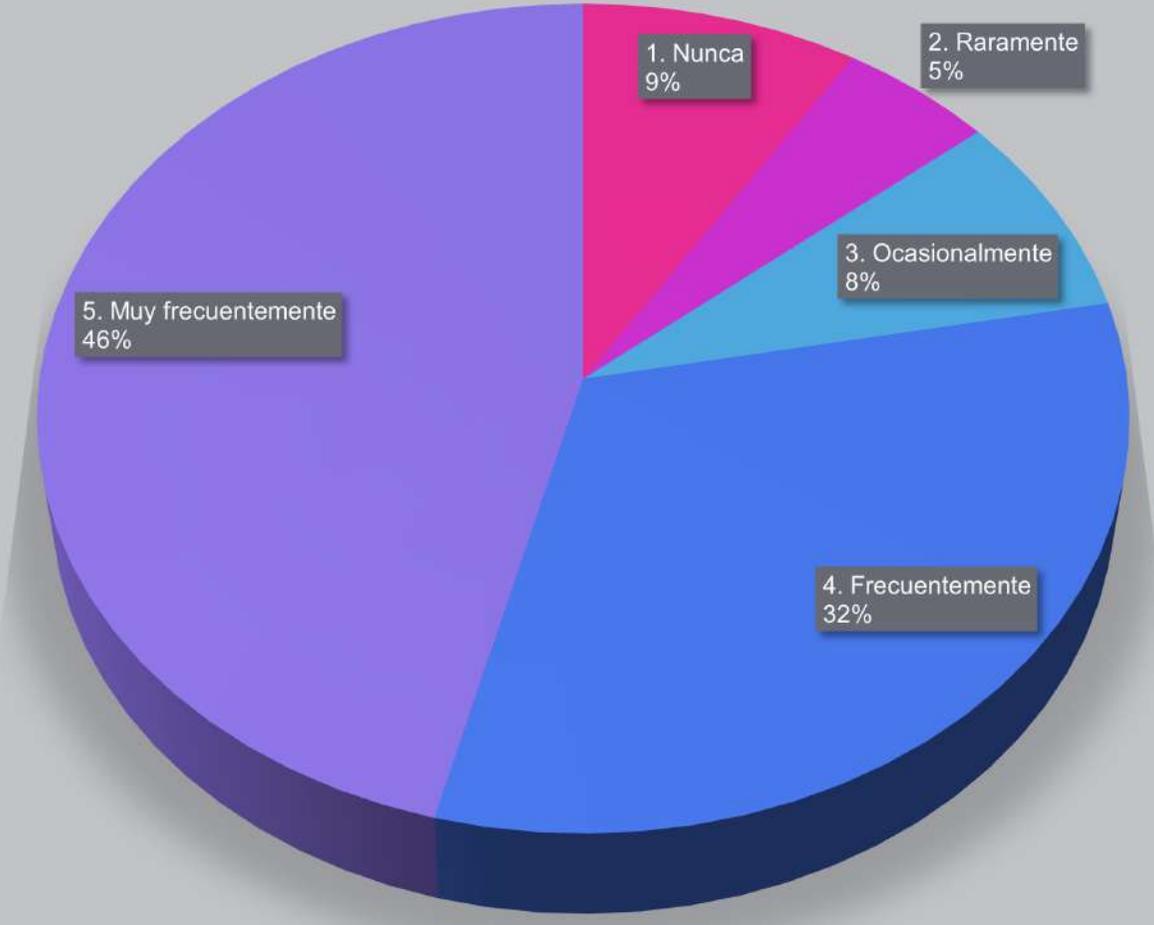
13.1- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

1.Cambiar constantemente rutas de traslado y / o modalidades de transporte



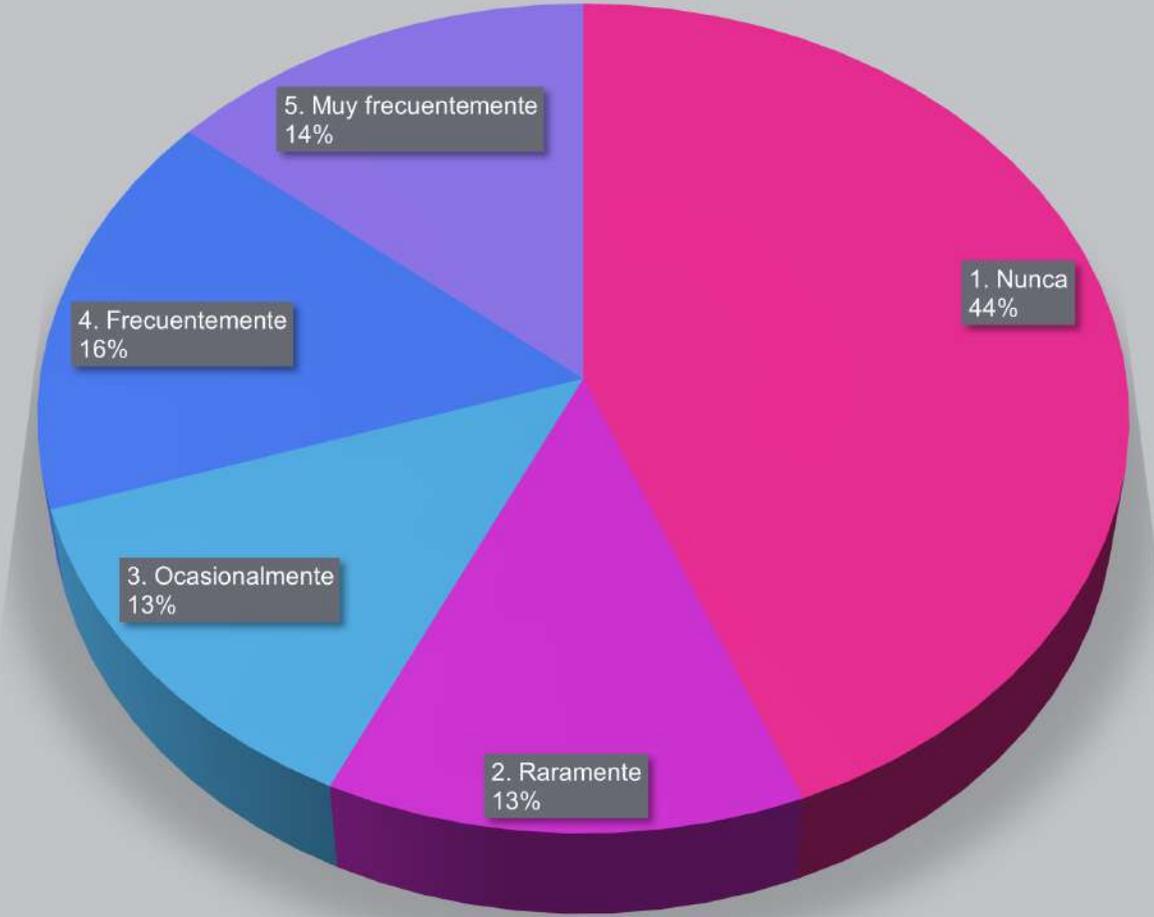
13.2-Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

[2.Usar vagones exclusivos (metro / metrobus)]



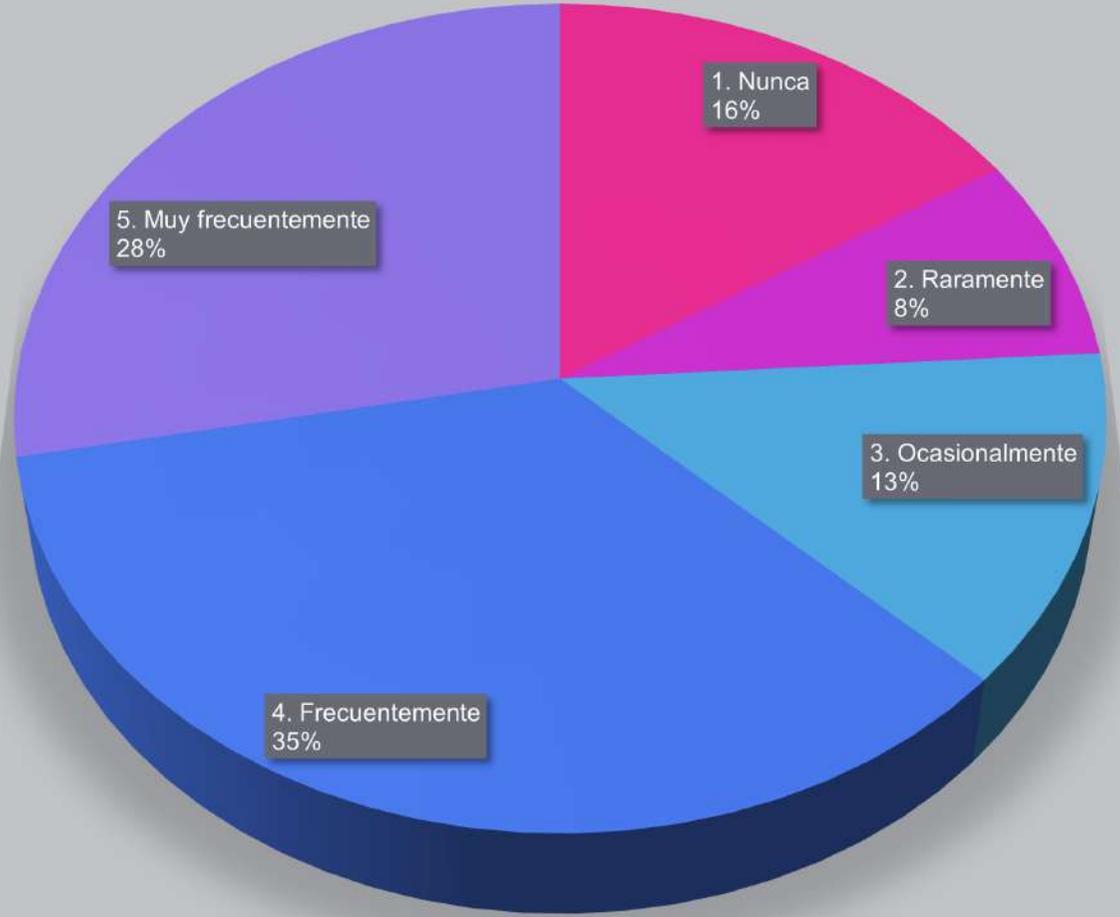
13.3- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

[3. Usar el transporte público lo menos posible]



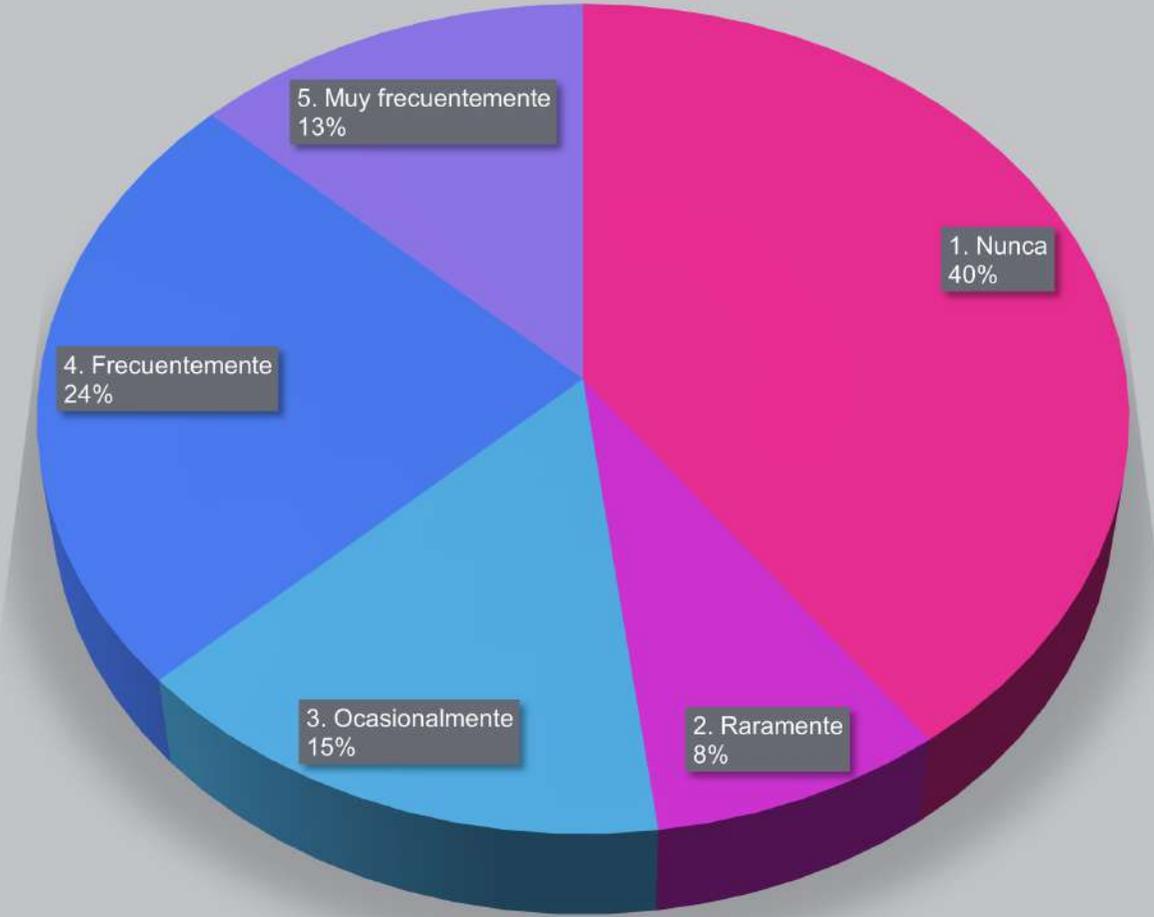
13.4- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

[4.No salir muy noche]



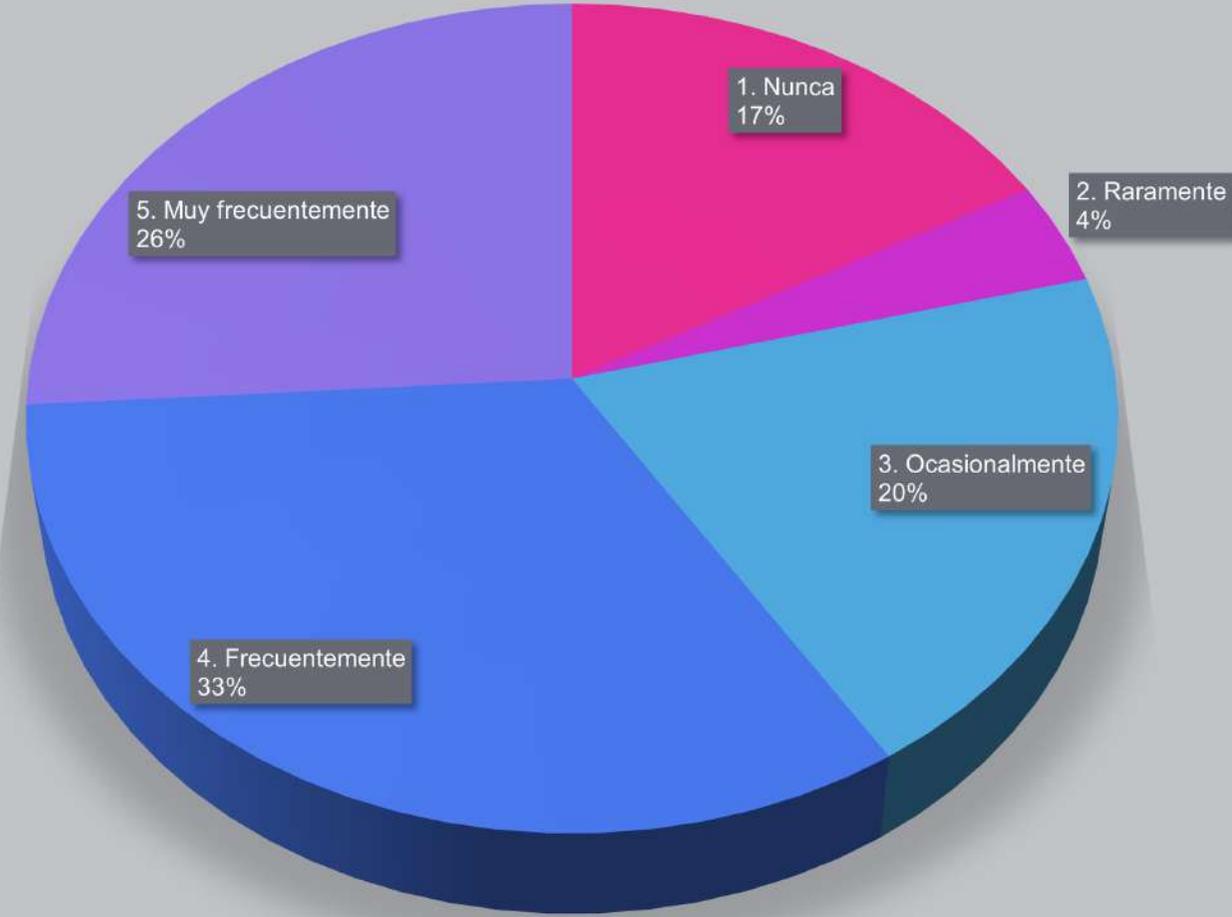
13.5- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

5. Cambiar mi vestimenta antes de salir



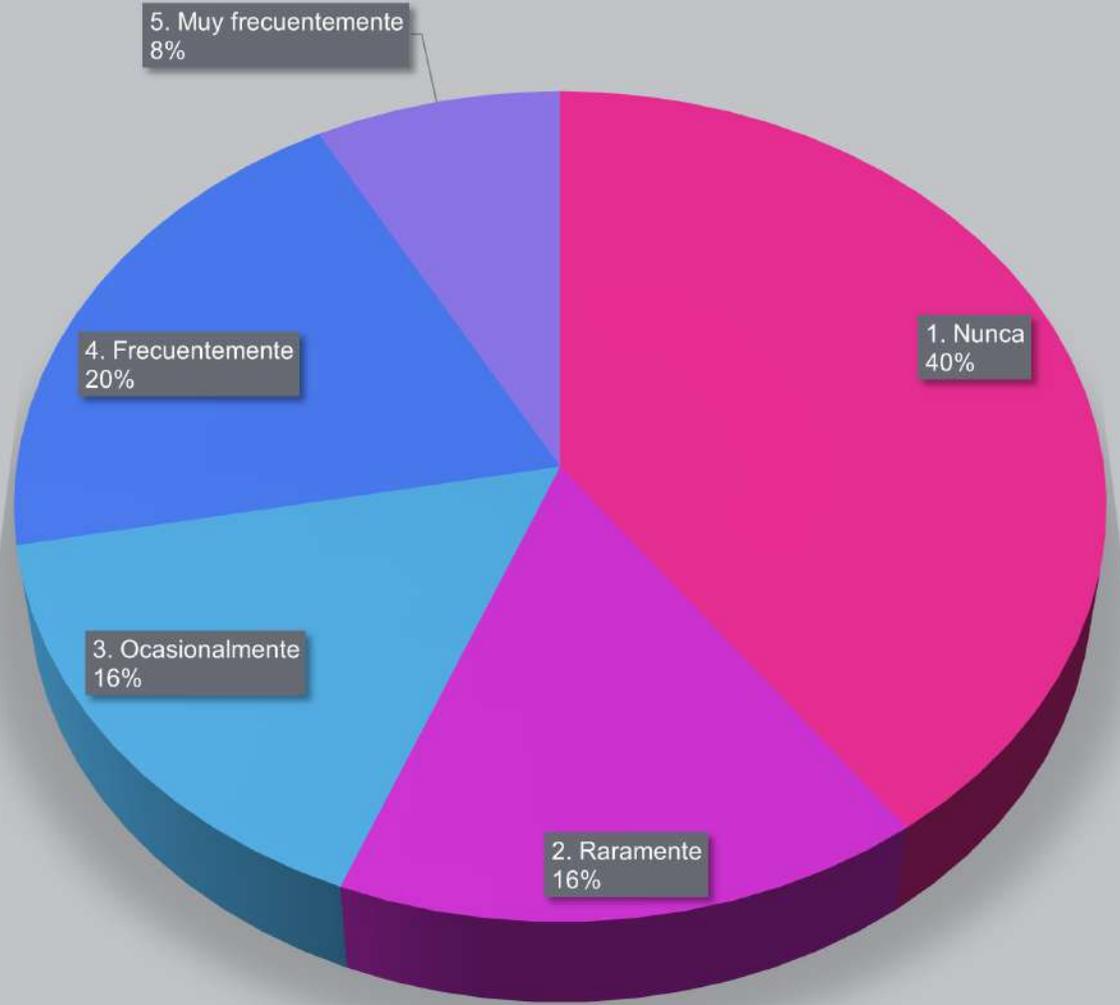
13.6 Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

[6.Evitar ciertos lugares]



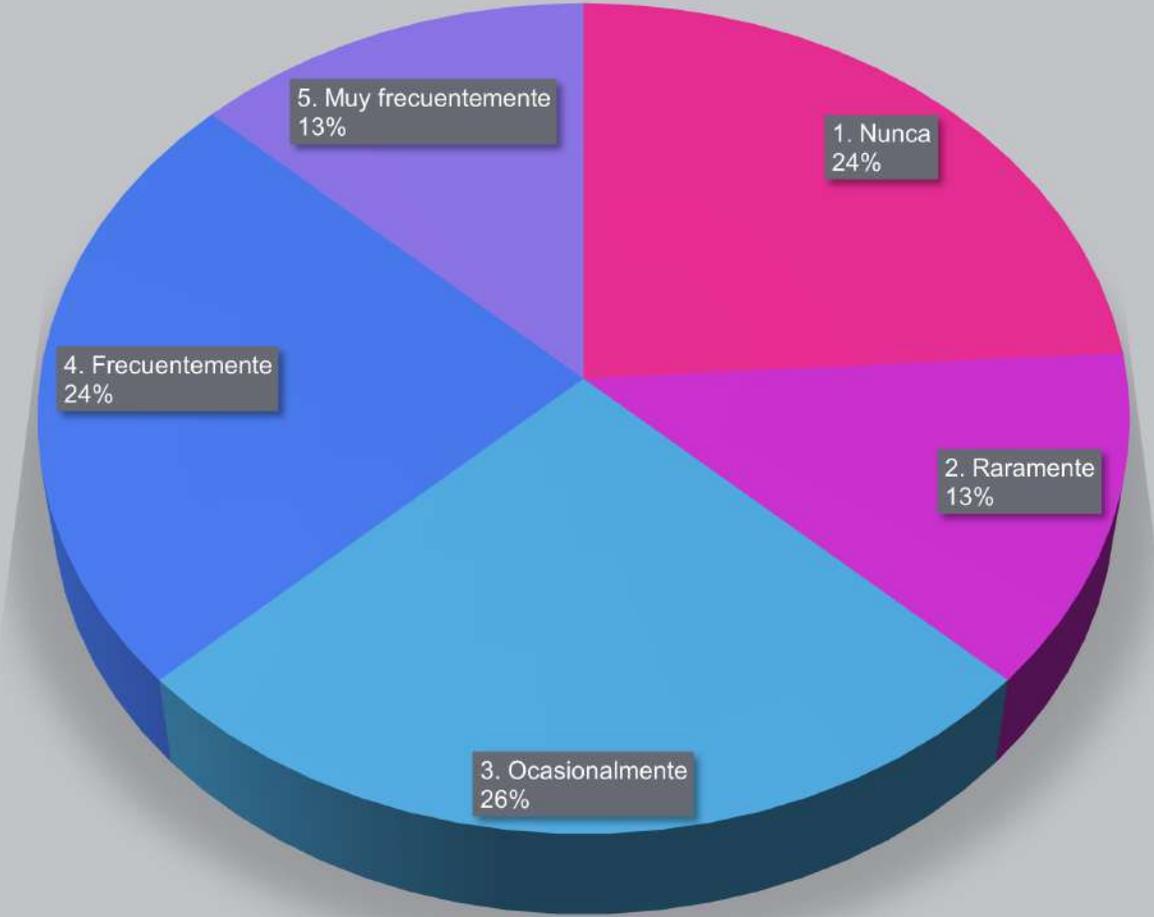
13.7 Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

7.Pedir compañía de un varón]



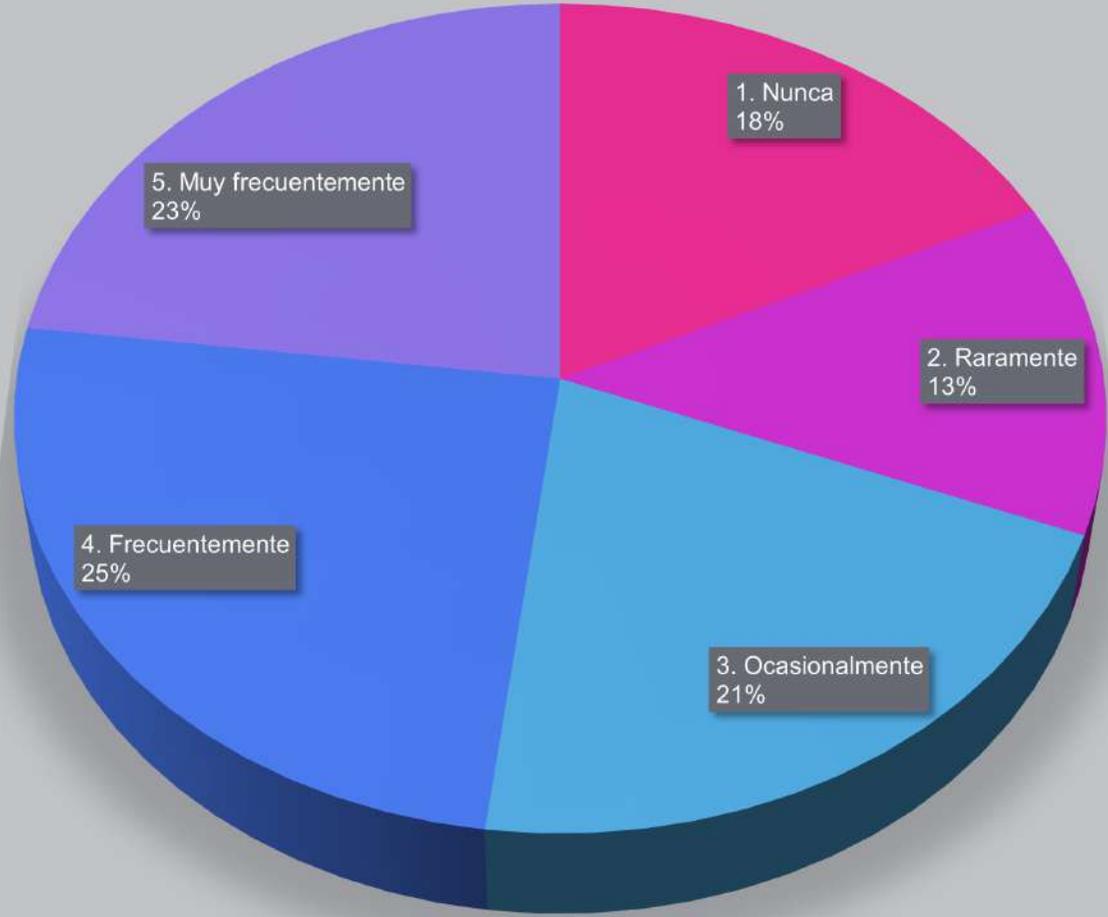
Cuenta de 13.8- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido:

8.Pedir compañía de otra mujer



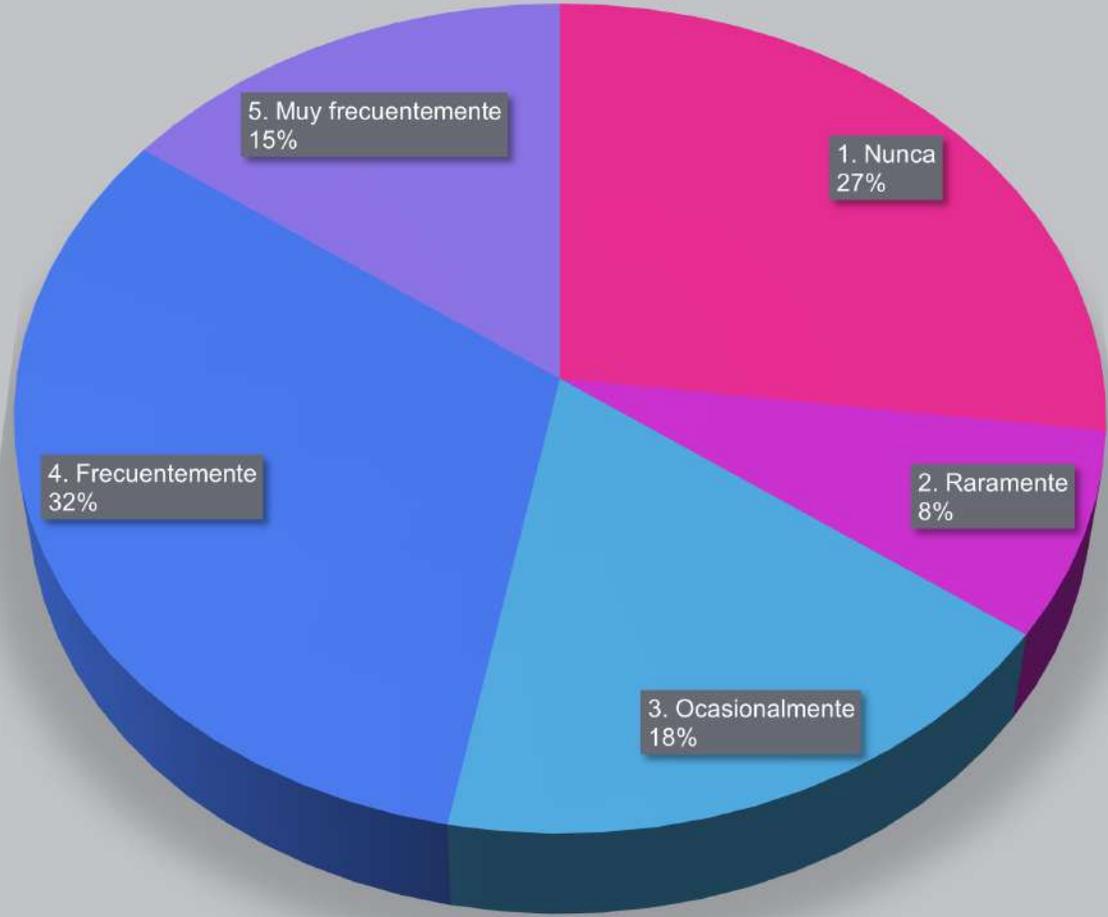
Cuenta de 13.9- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

9.Cambiar de acera si tengo que pasar frente a un hombre o a un grupo de hombres.



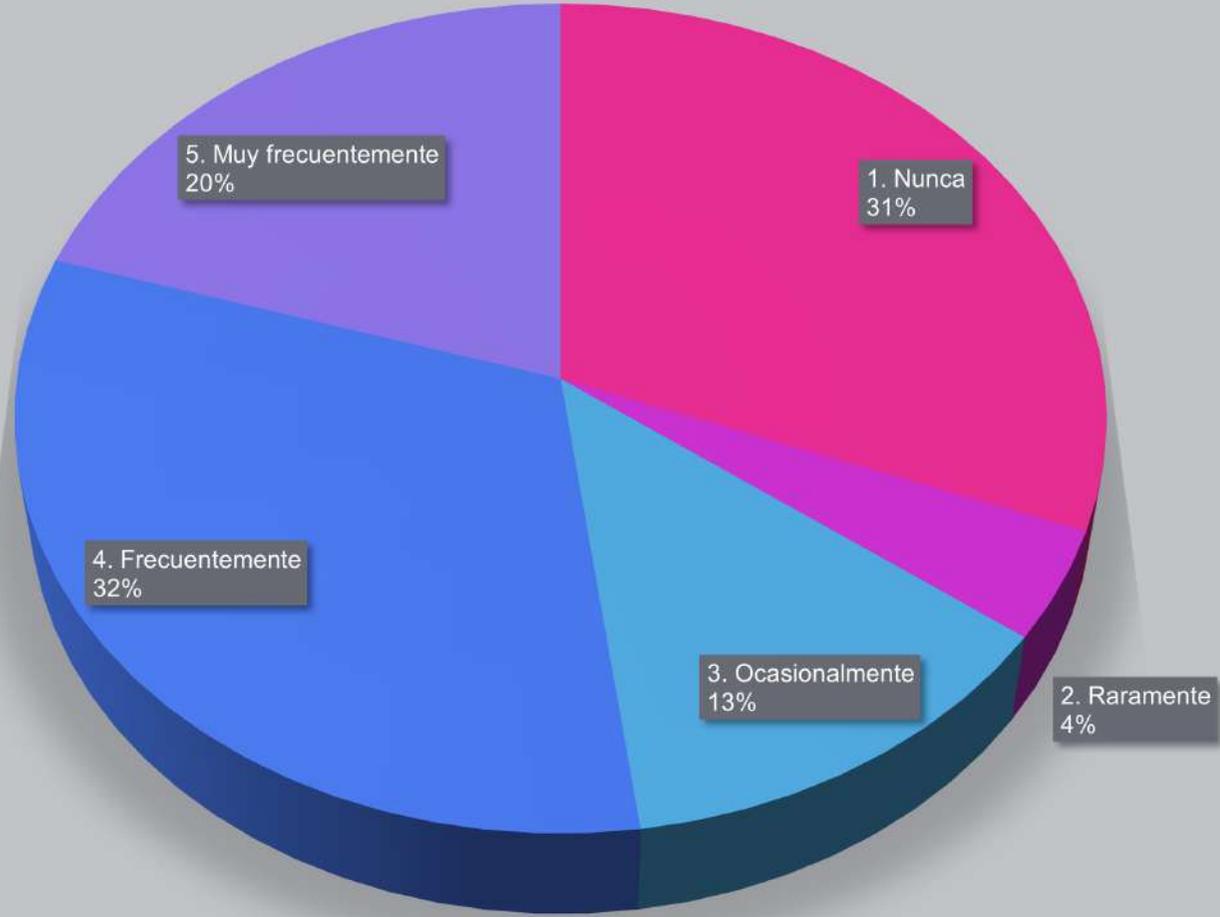
13.10- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

10.Solicitar a familiares y/o amigos me esperen en algún lugar específico.



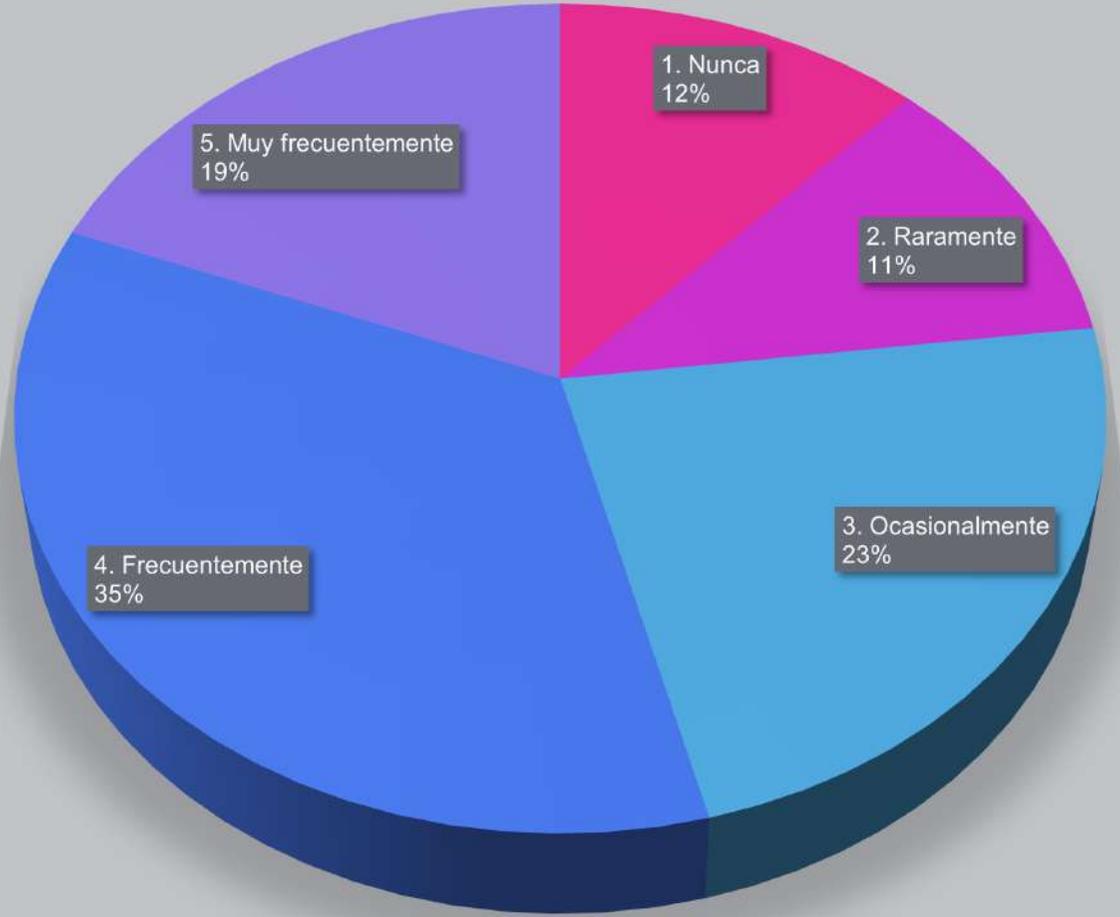
13.11- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

11.Solicitar a familiares y/o amigos me sigan virtualmente a través de aplicaciones con ubicación en tiempo real.



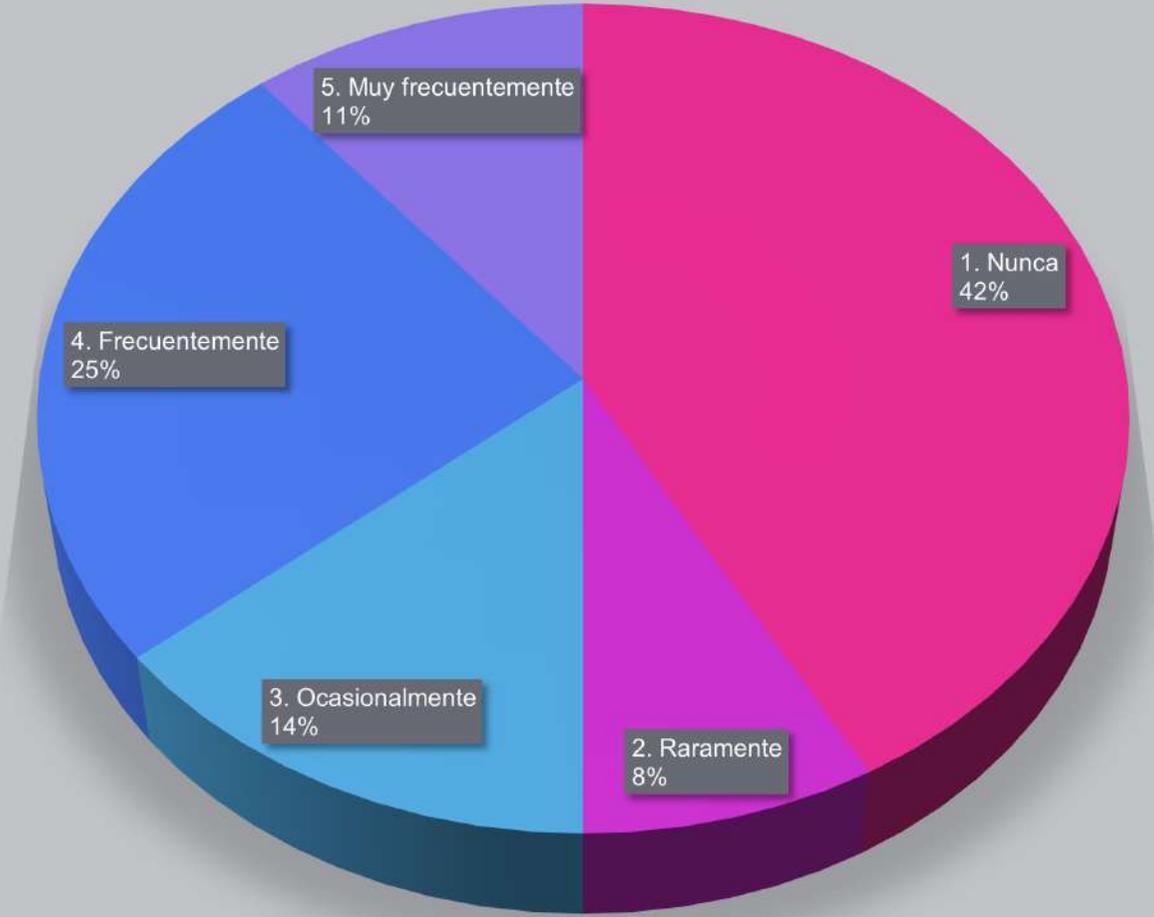
13.12- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

12. Caminar sobre el arroyo vehicular y así evitar lugares "cerrados" que puedan vulnerarme



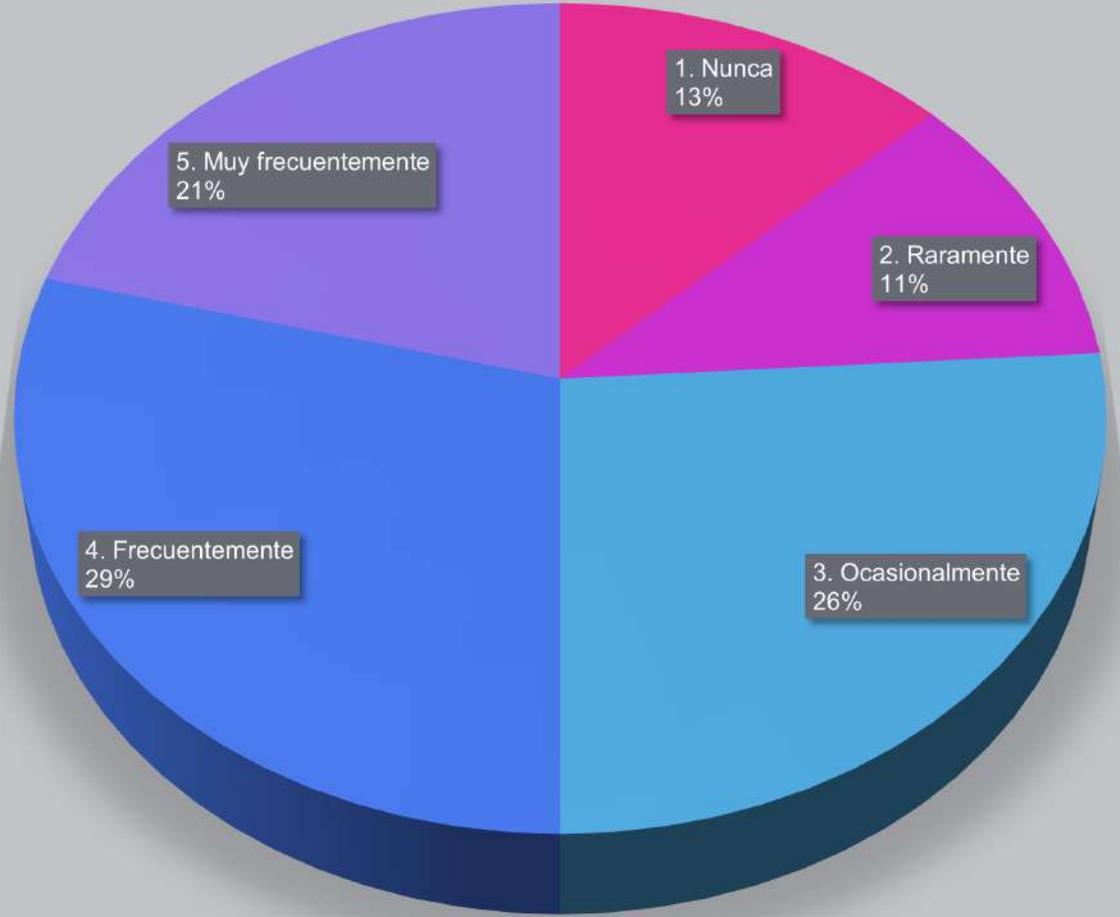
13.13- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

13.Llevar en la mano algún elemento con el que pueda defenderme (llaves / gas pimienta / navaja / piedra / otro)



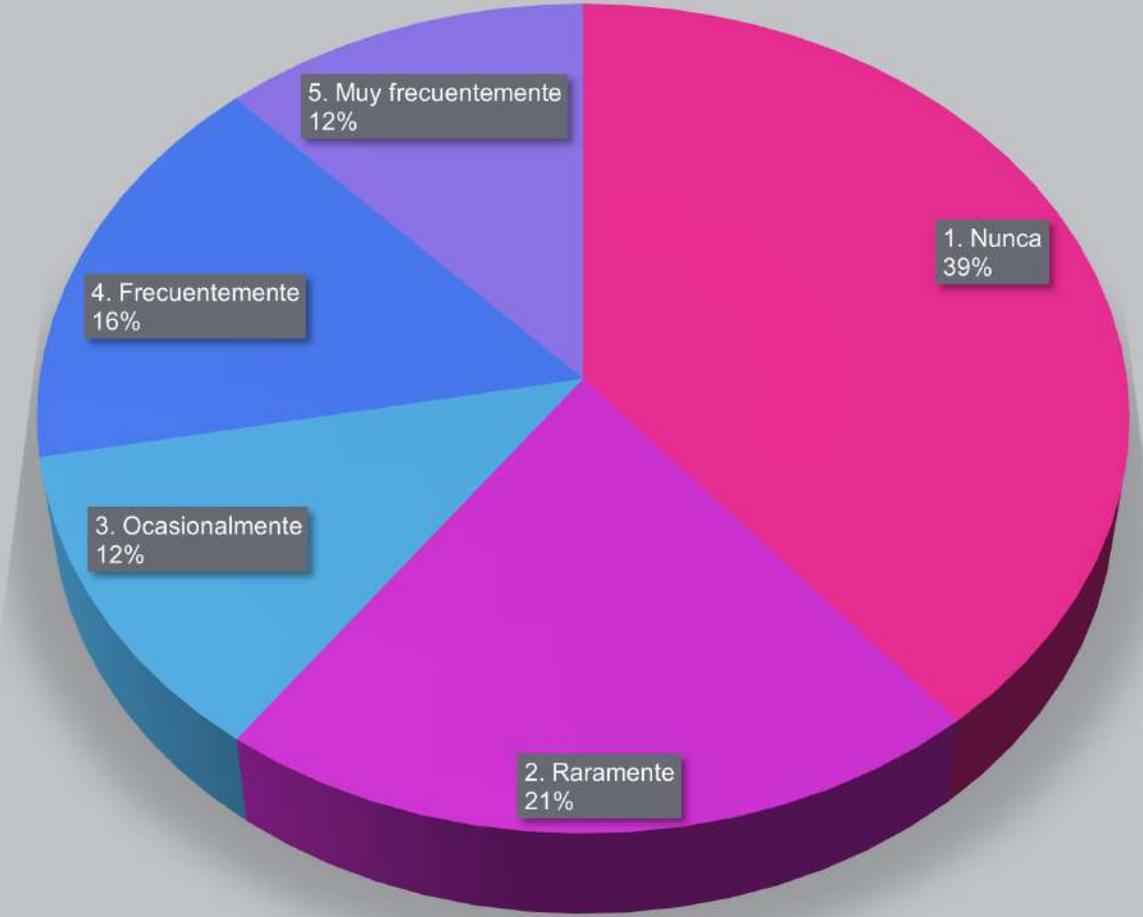
13.14.-Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

14.Caminar lo más rápido posible o incluso correr]



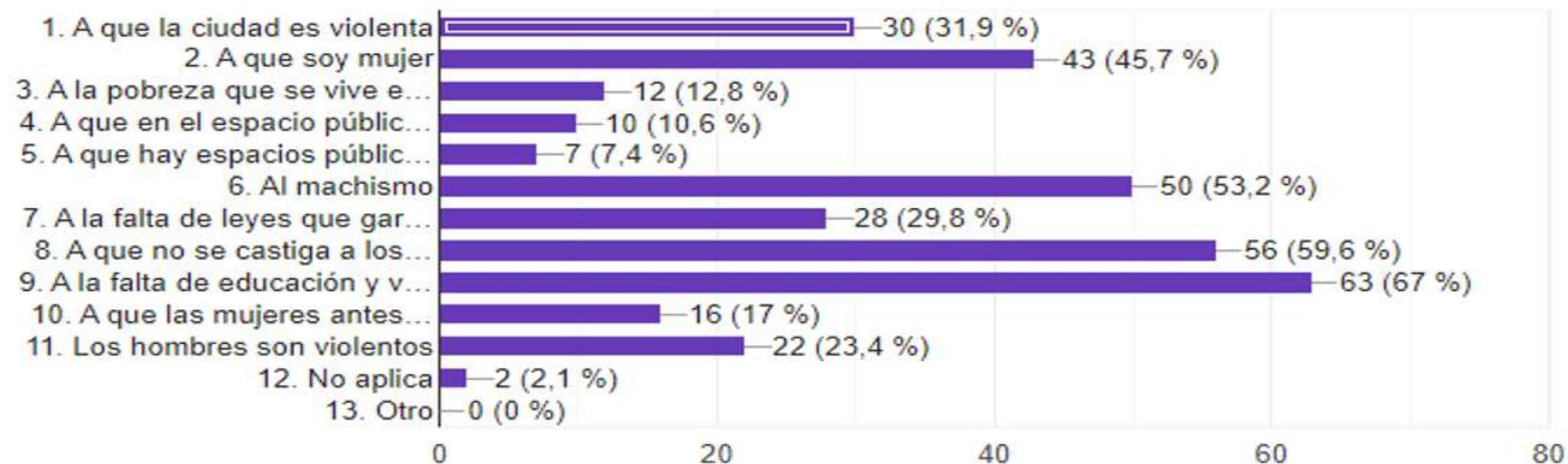
13.15- Dado el temor que he sentido en la ciudad he recurrido a:

15.No salir muy temprano]



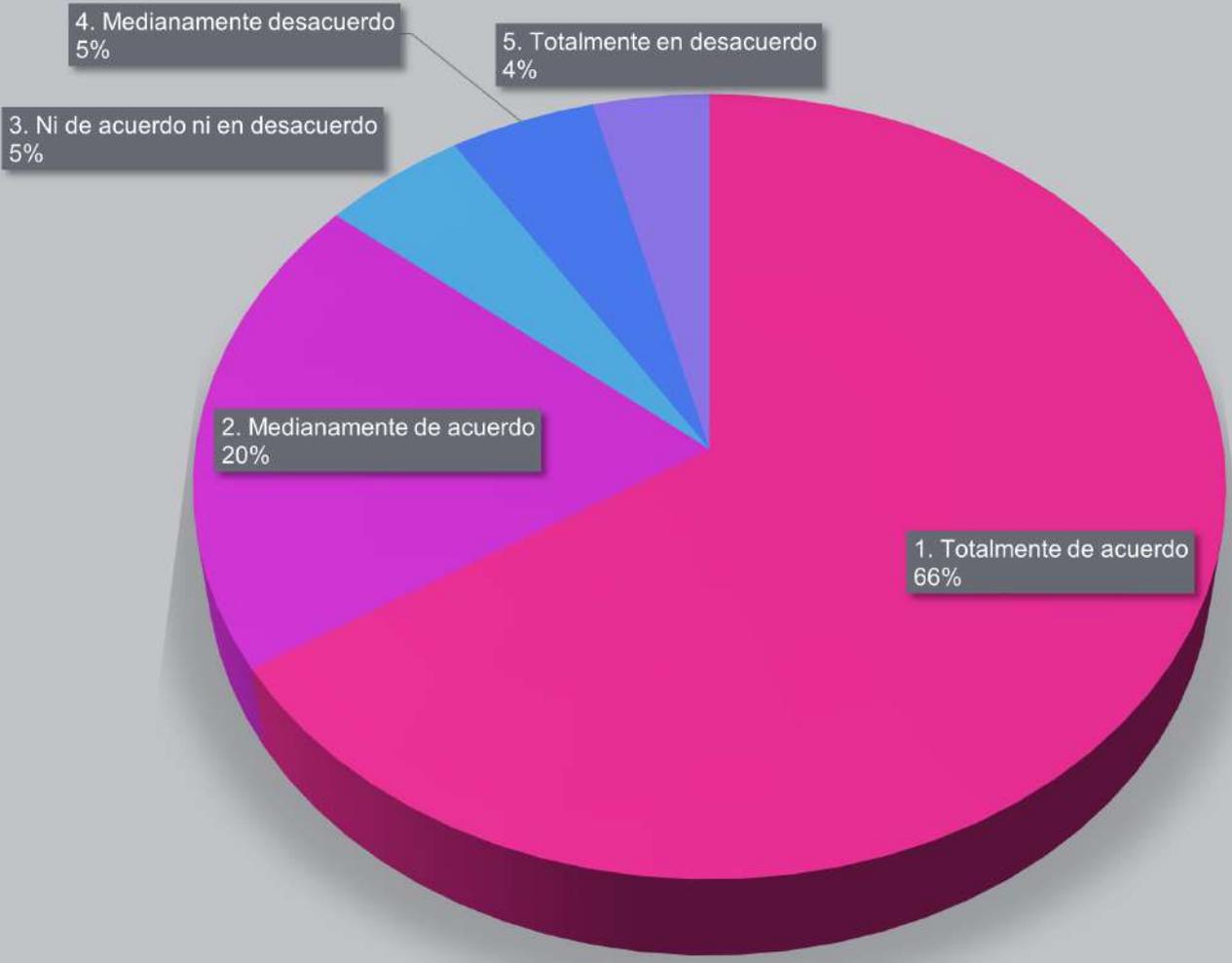
14. Las diversas violencias que he sufrido en el espacio público es debido a: (puedo seleccionar más de uno)

94 respuestas



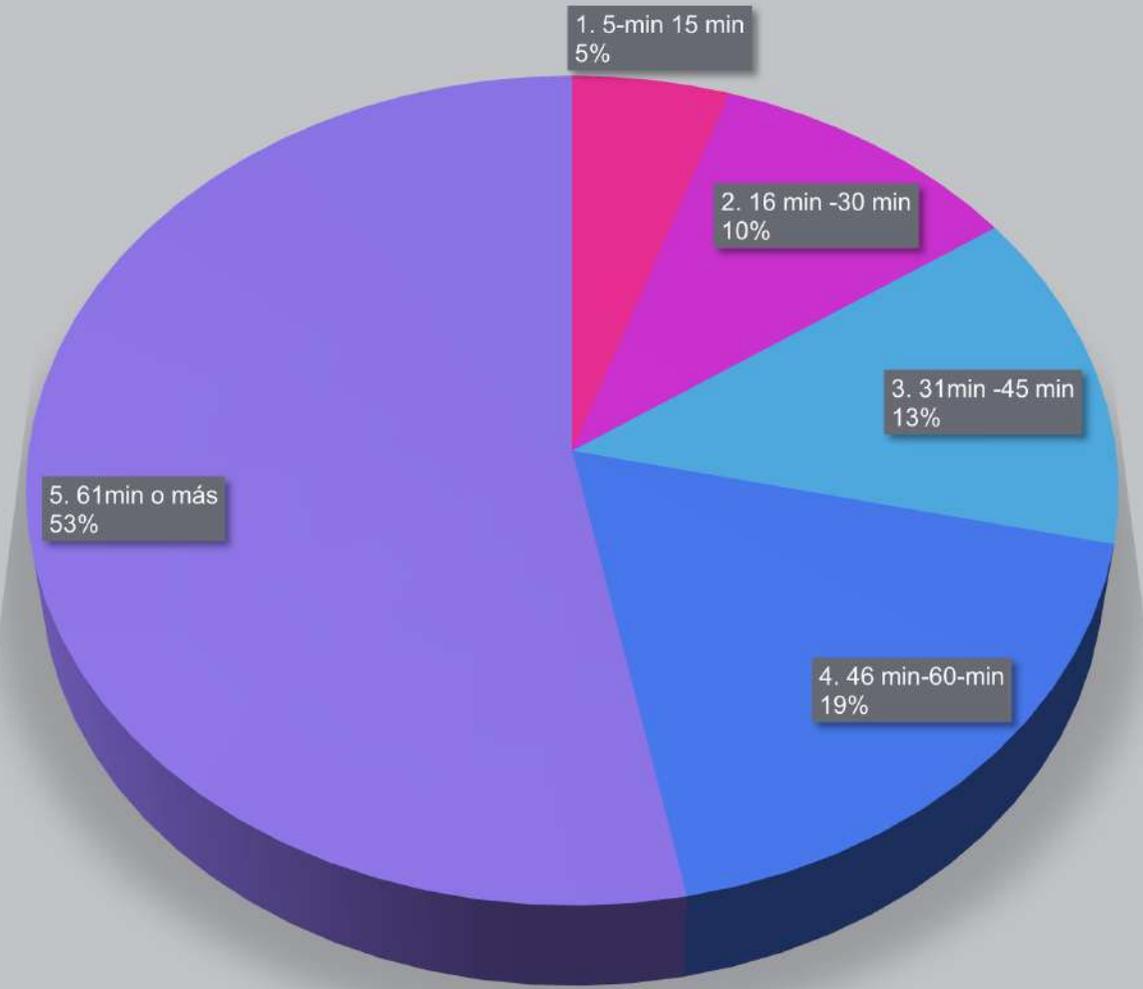
15.-Considero que es importante priorizar que existan opciones de espacios públicos para actividades que las mujeres desarrollan por ejemplo: la menstruación, lactancia, entre...

15.- Considero que es importante priorizar que existan opciones de espacios públicos para actividades que las mujeres desarrollan por ejemplo: la menstruación,



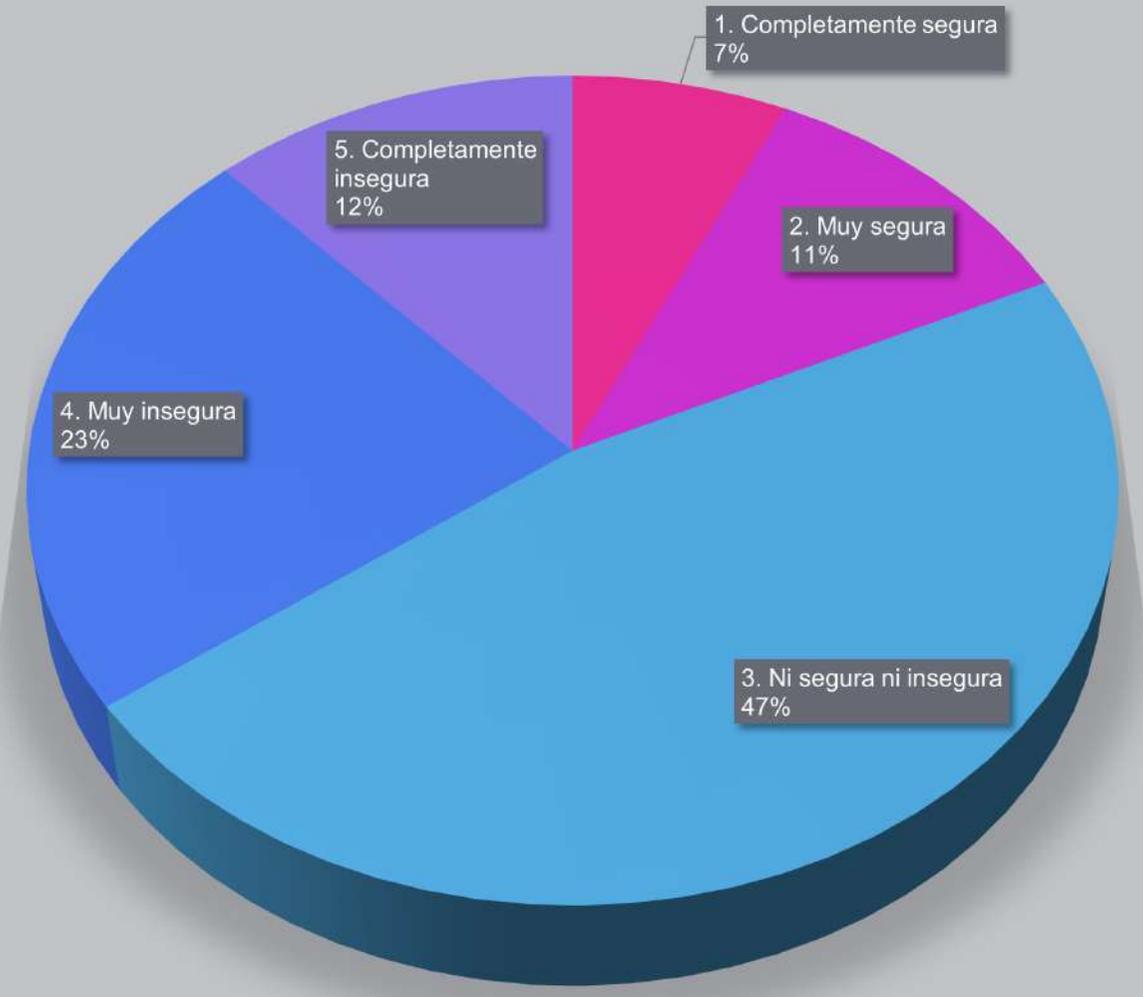
16.-El tiempo invertido en mis traslados de mi casa a mi destino: (ocio, trabajo, educación, salud, entre...

16.- El tiempo invertido en mis traslados de mi casa a mi destino: (ocio, trabajo, educación, salud, entre otros)



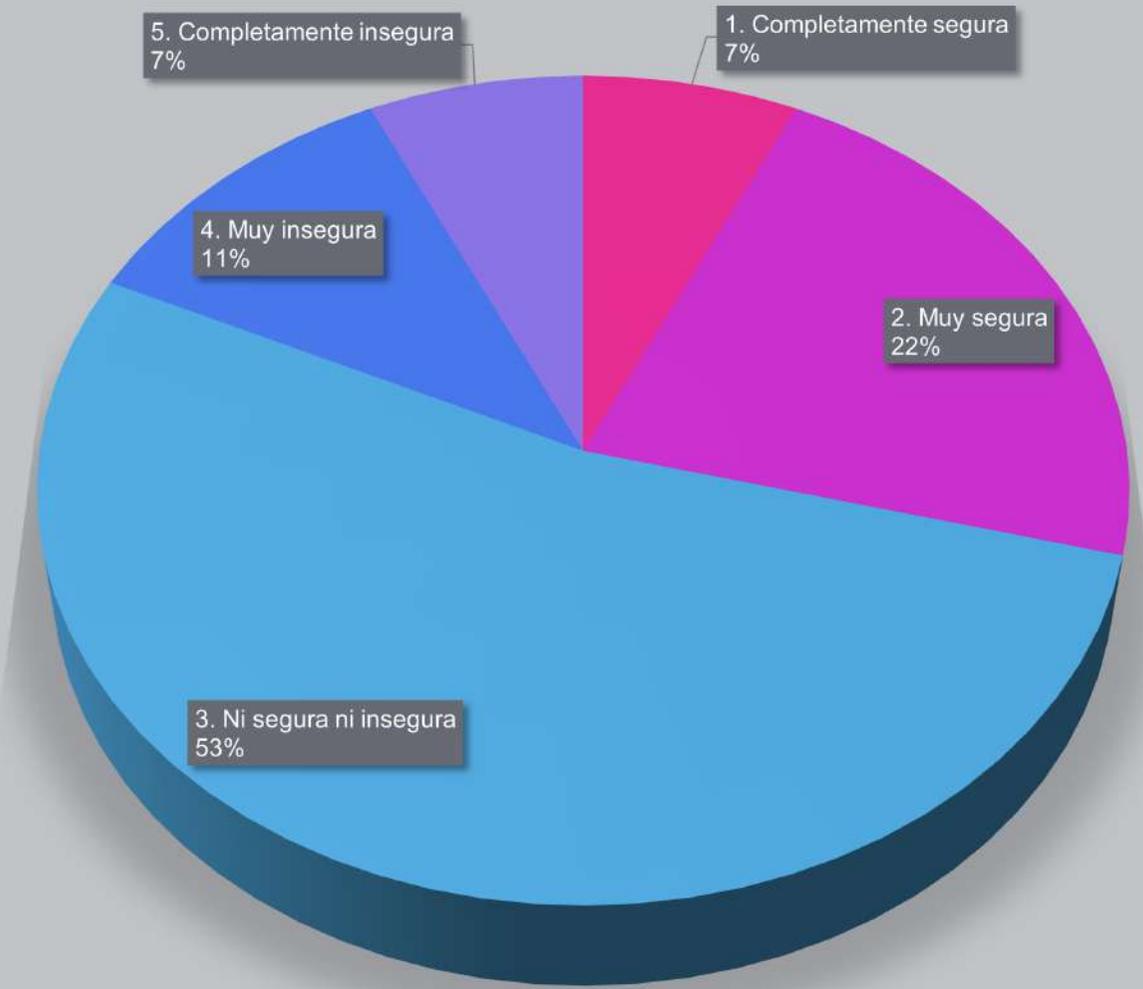
171.- Me siento segura en la Ciudad de México al realizar traslados cotidianos...

[1.Uso autobuses]

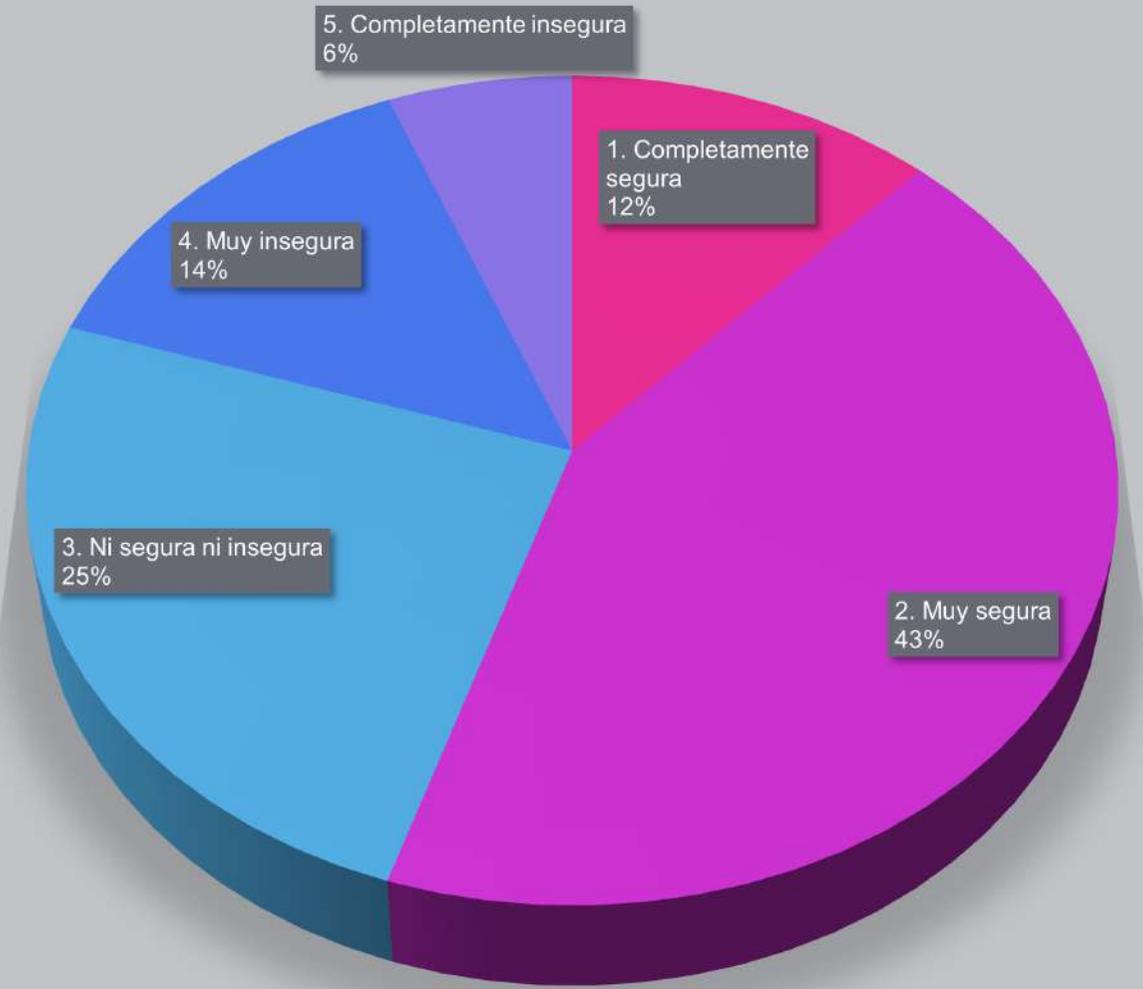


17.2- Me siento segura en la Ciudad de México al realizar traslados cotidianos cuando: [2.Uso...

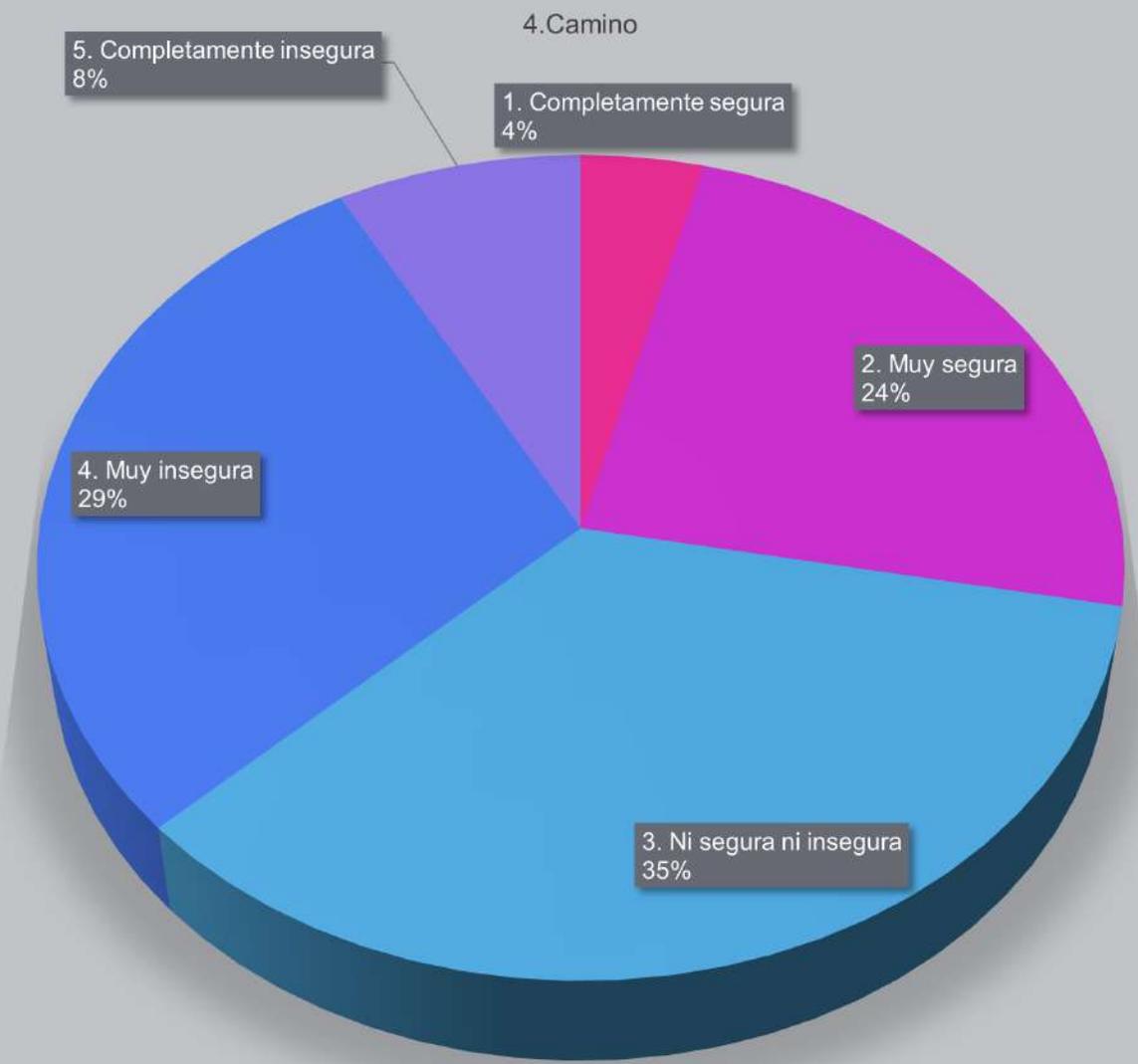
2.Uso RTP



3. Uso del metro y/o metrobus

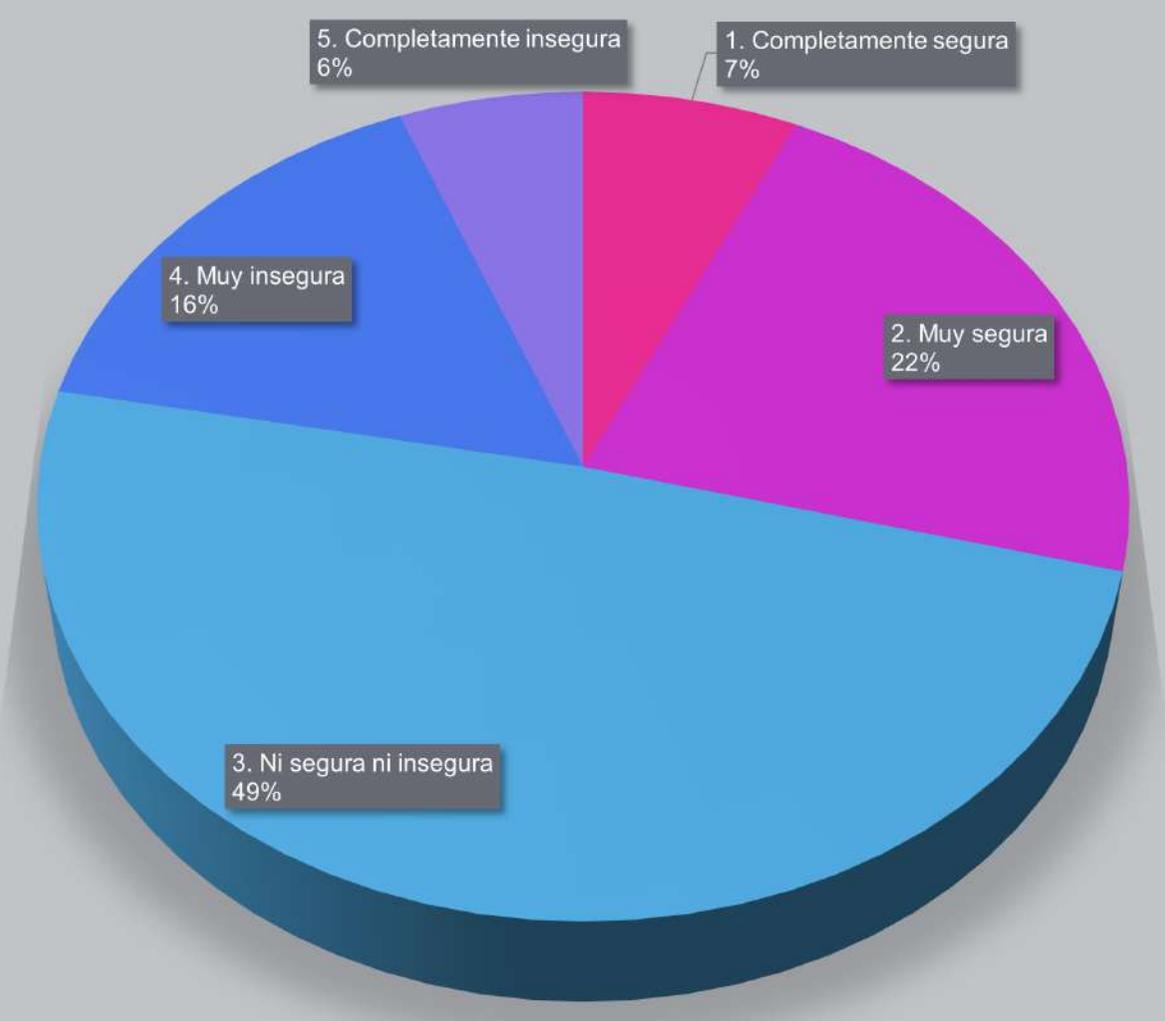


17.4- Me siento segura en la Ciudad de México al realizar traslados cotidianos...

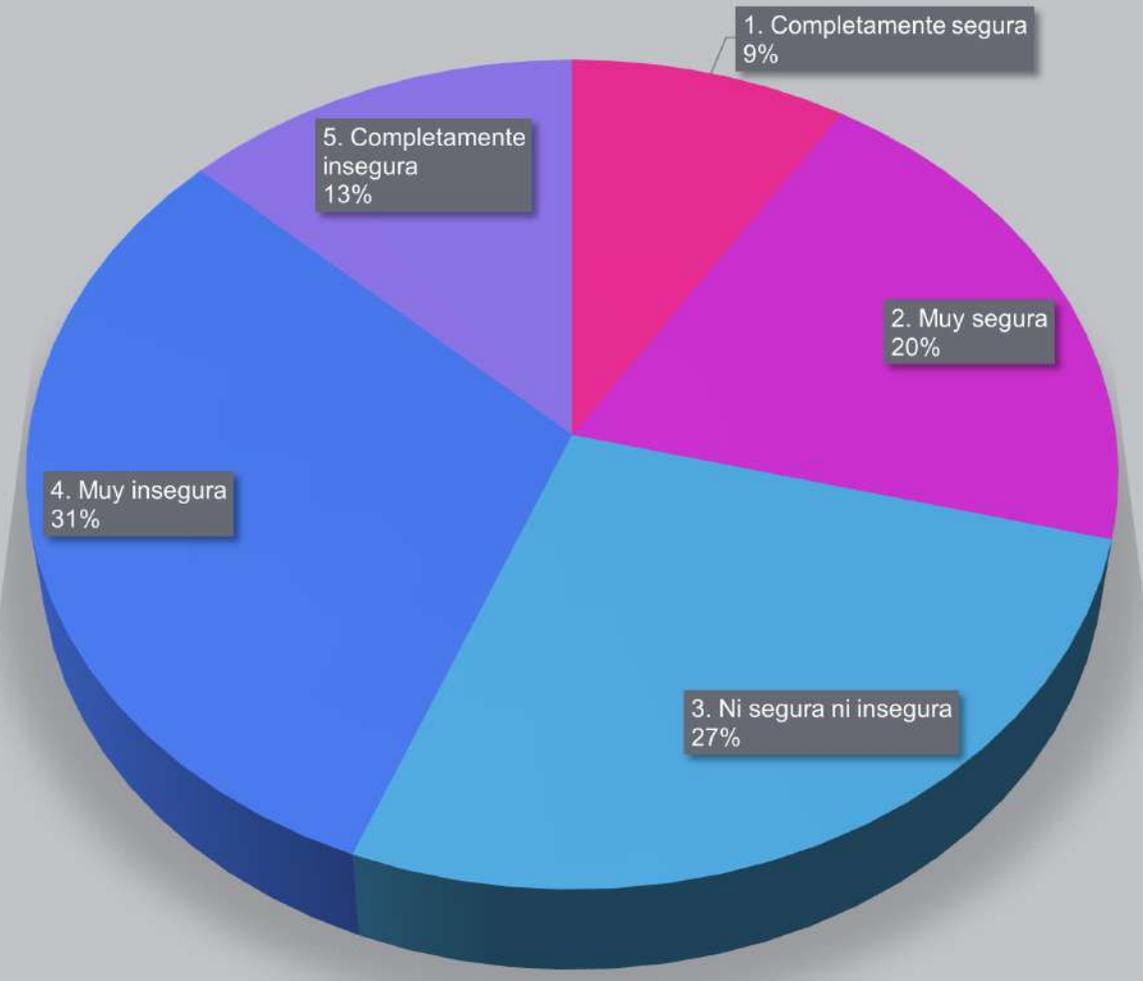


17.5- Me siento segura en la Ciudad de México al realizar traslados cotidianos...

5. Uso bicicleta



6. Abordo taxis públicos y/o privados



18.1- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

1. Lo articulado y conectada que está la ciudad (mis viajes son directos y los transbordos sencillos detomar

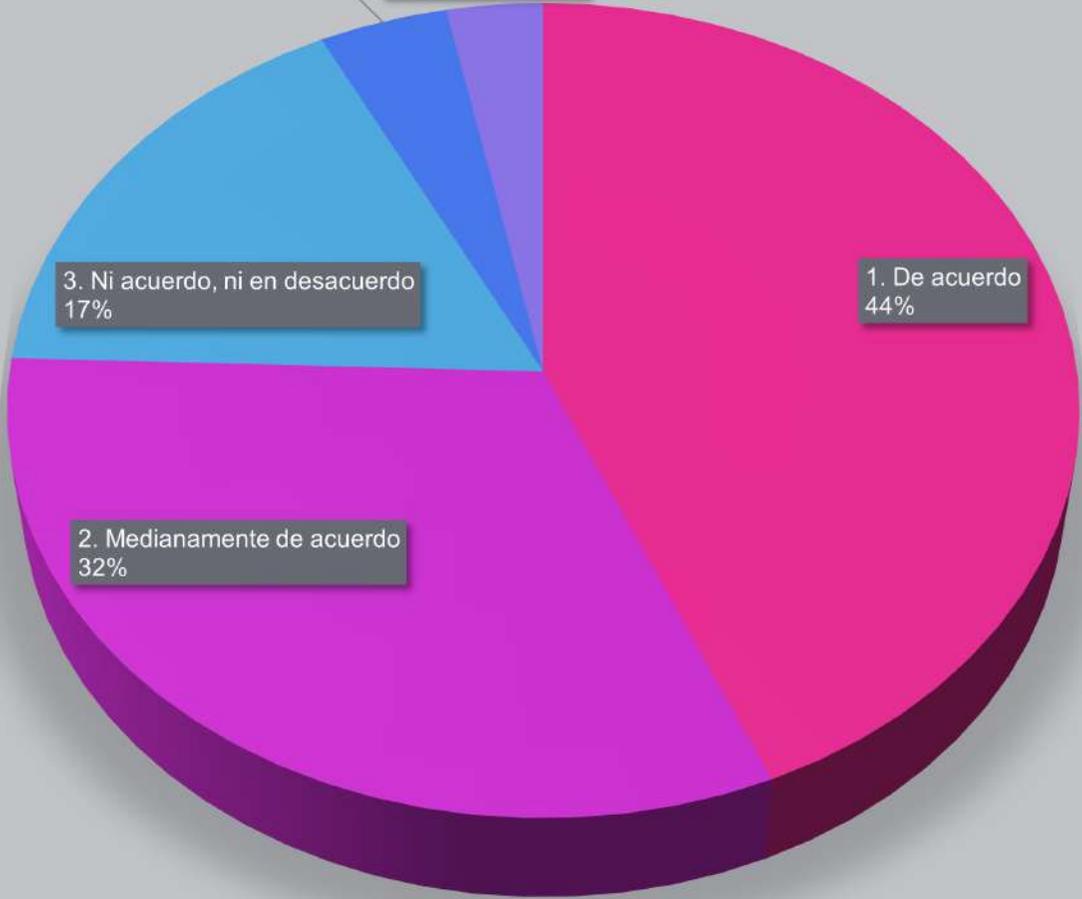
4. Medianamente en desacuerdo
4%

5. En desacuerdo
3%

3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo
17%

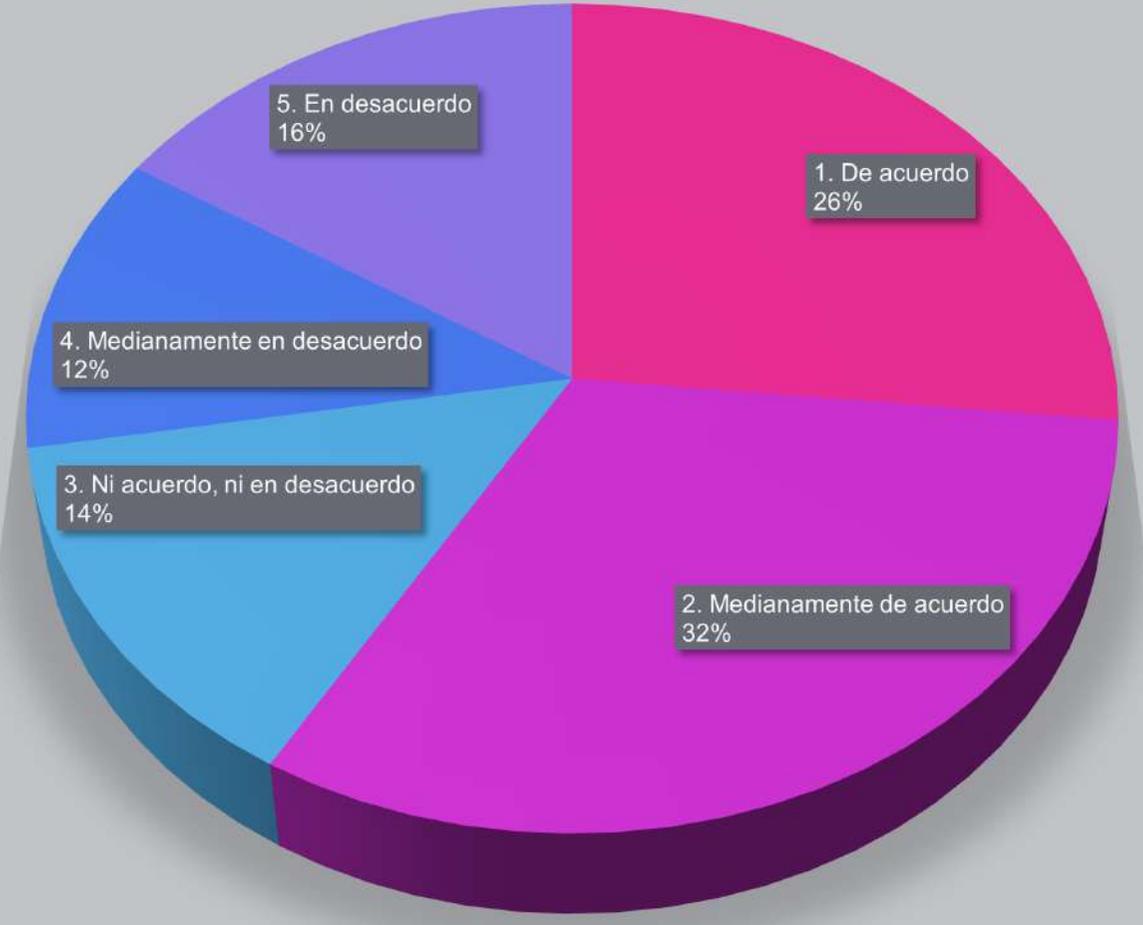
1. De acuerdo
44%

2. Medianamente de acuerdo
32%



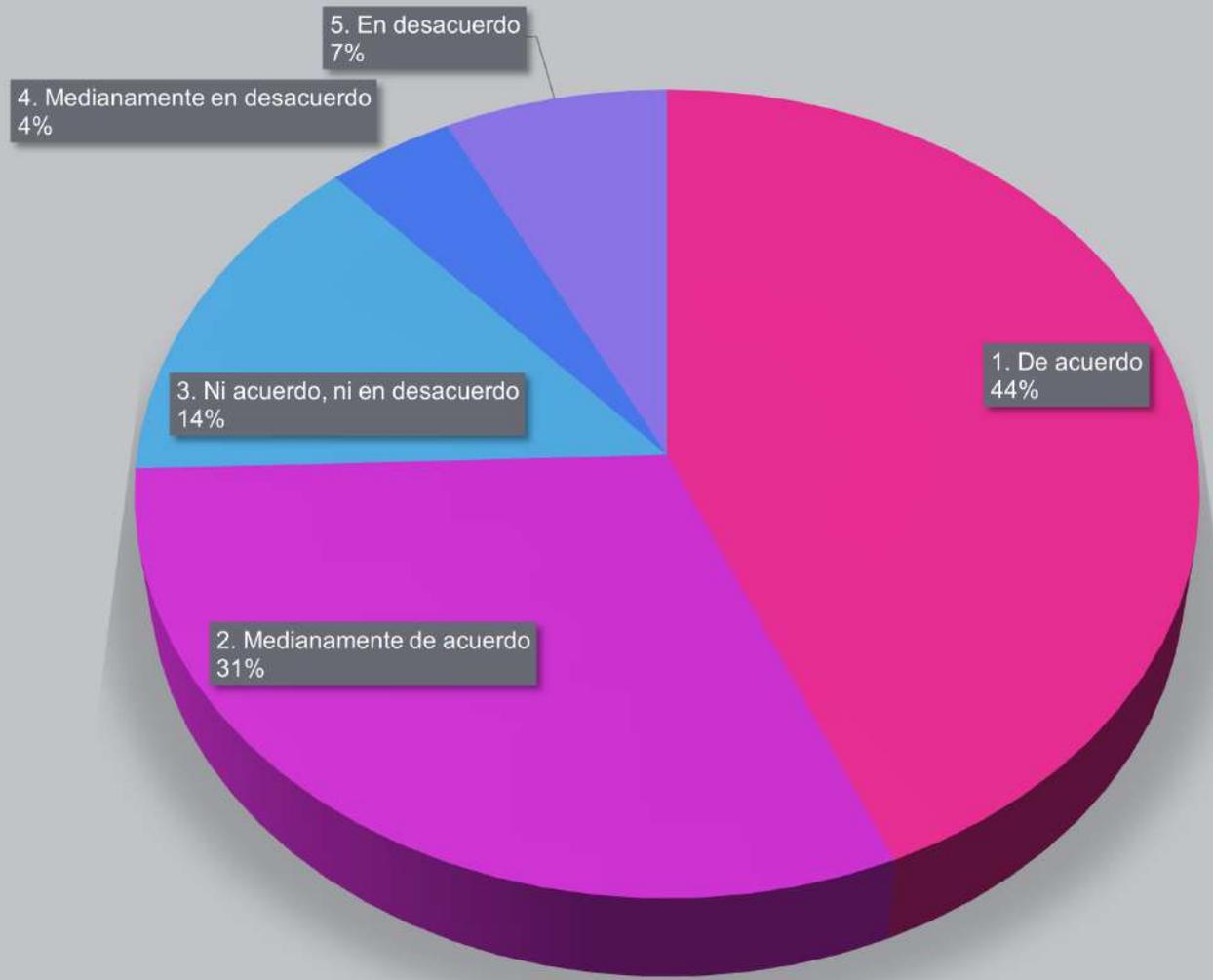
18.2- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

2. El abasto del servicio es suficiente.



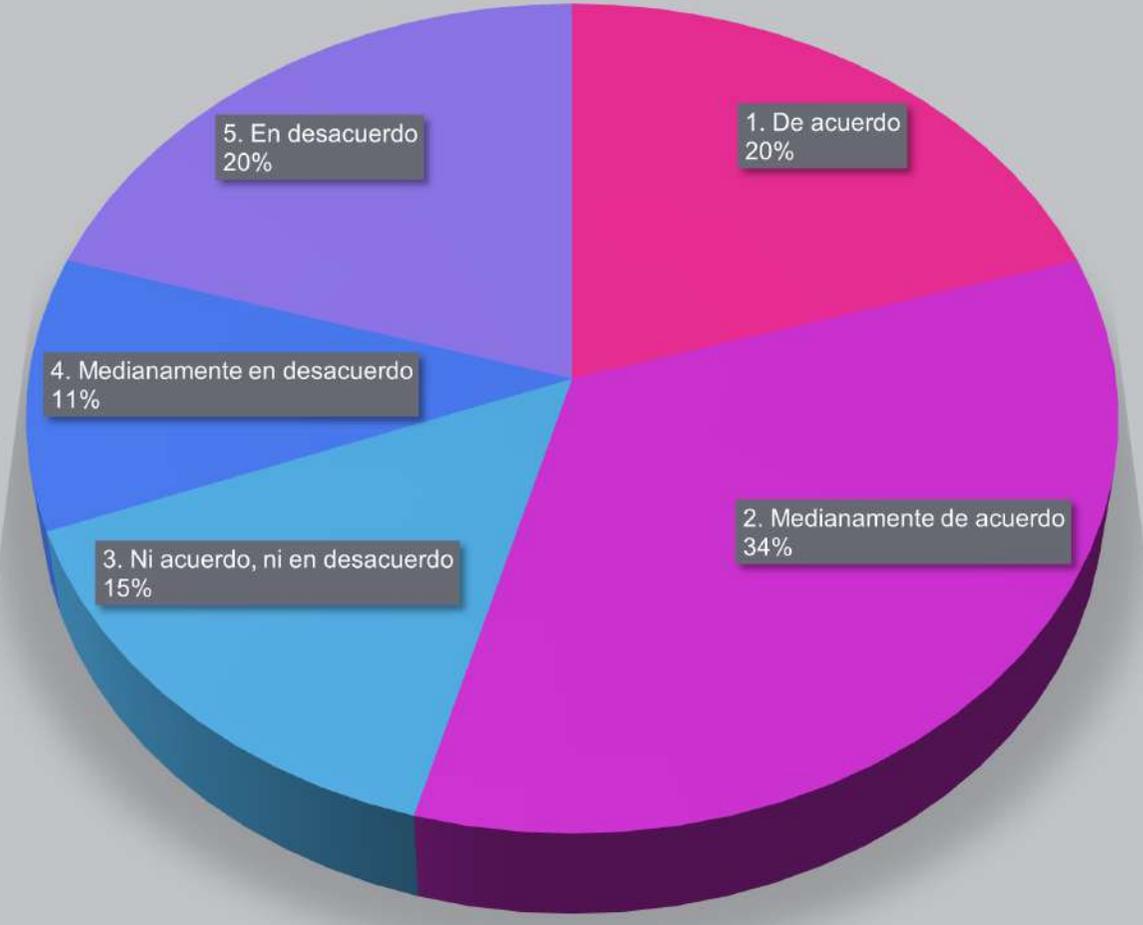
18.3- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

3. Las condiciones de las calles / espacios urbanos (me gusta caminar por ellos)



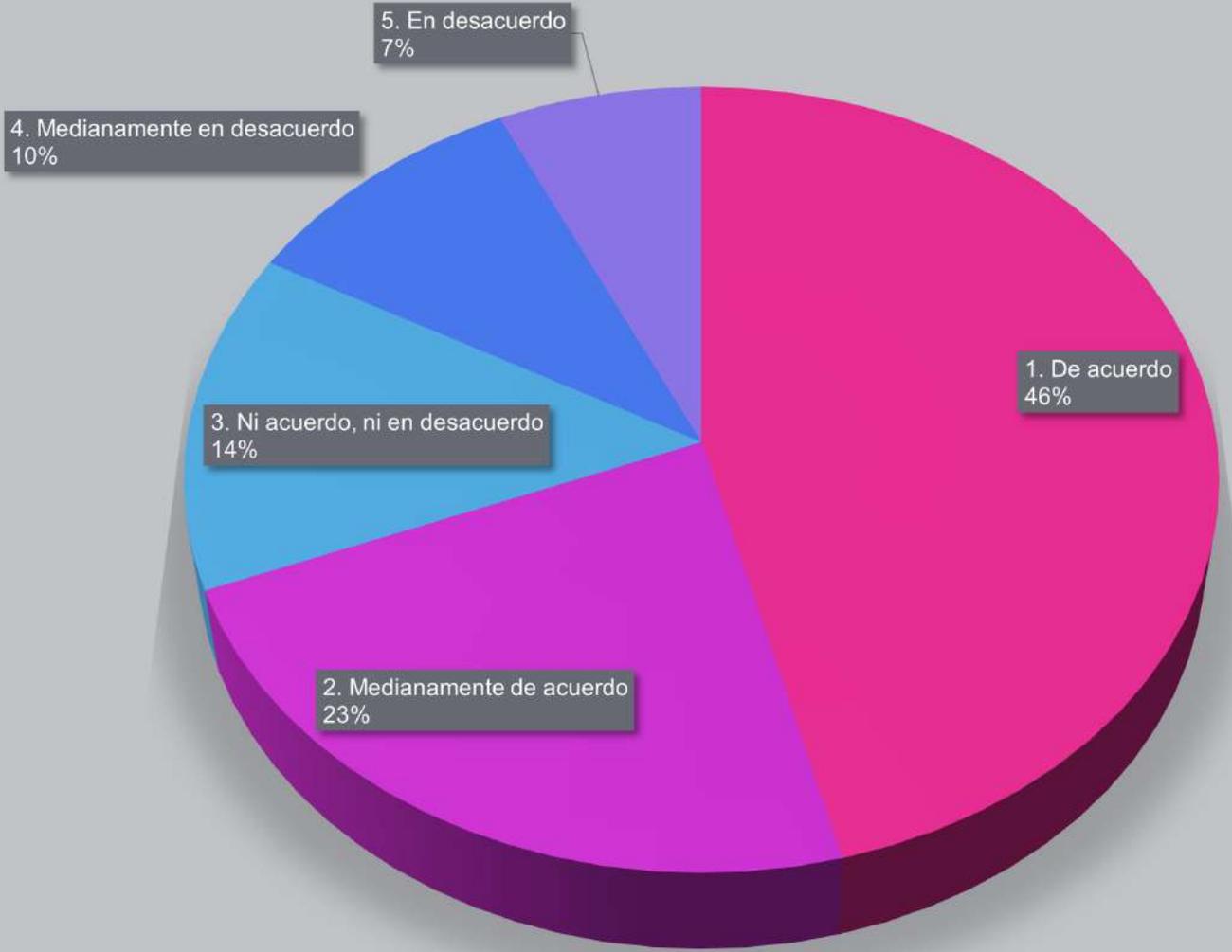
18.4- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

4. La seguridad



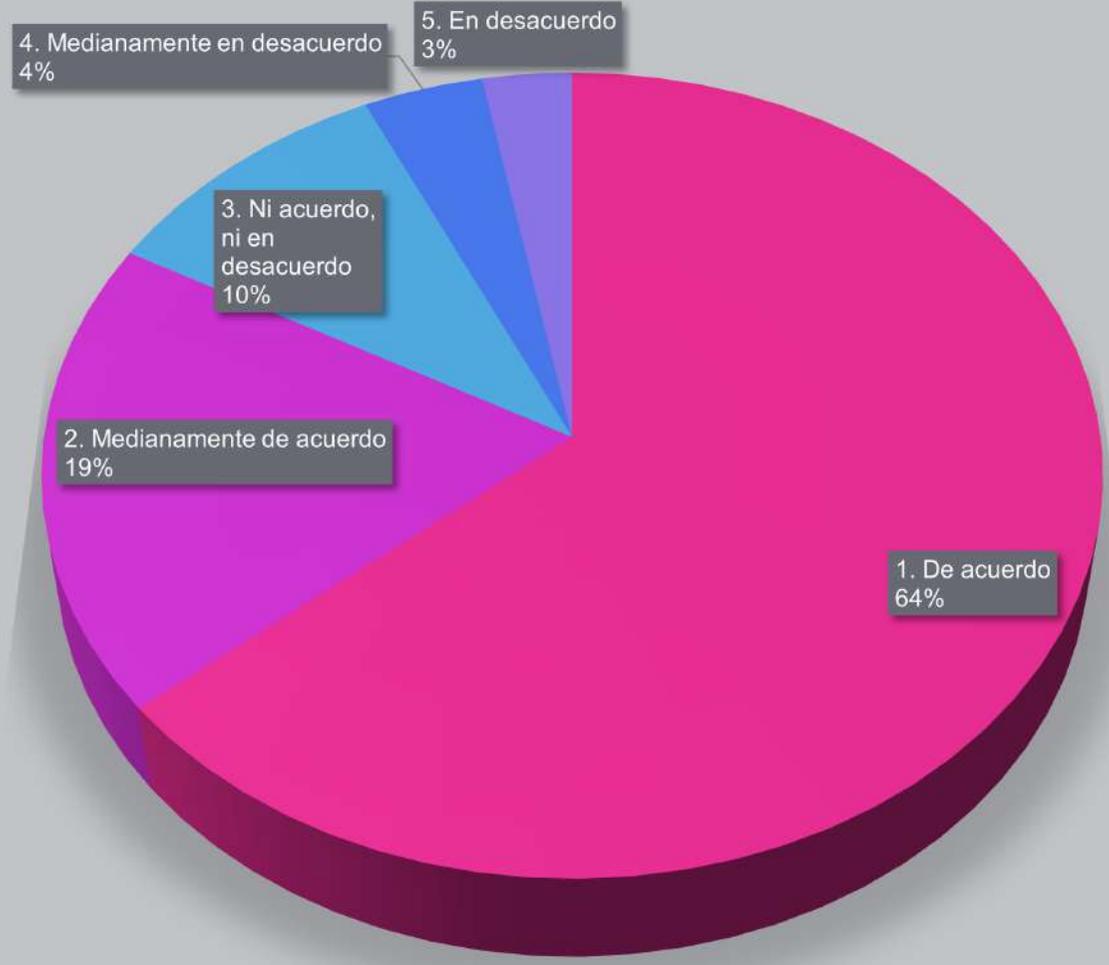
Cuenta de 18.4- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

5. La señalización



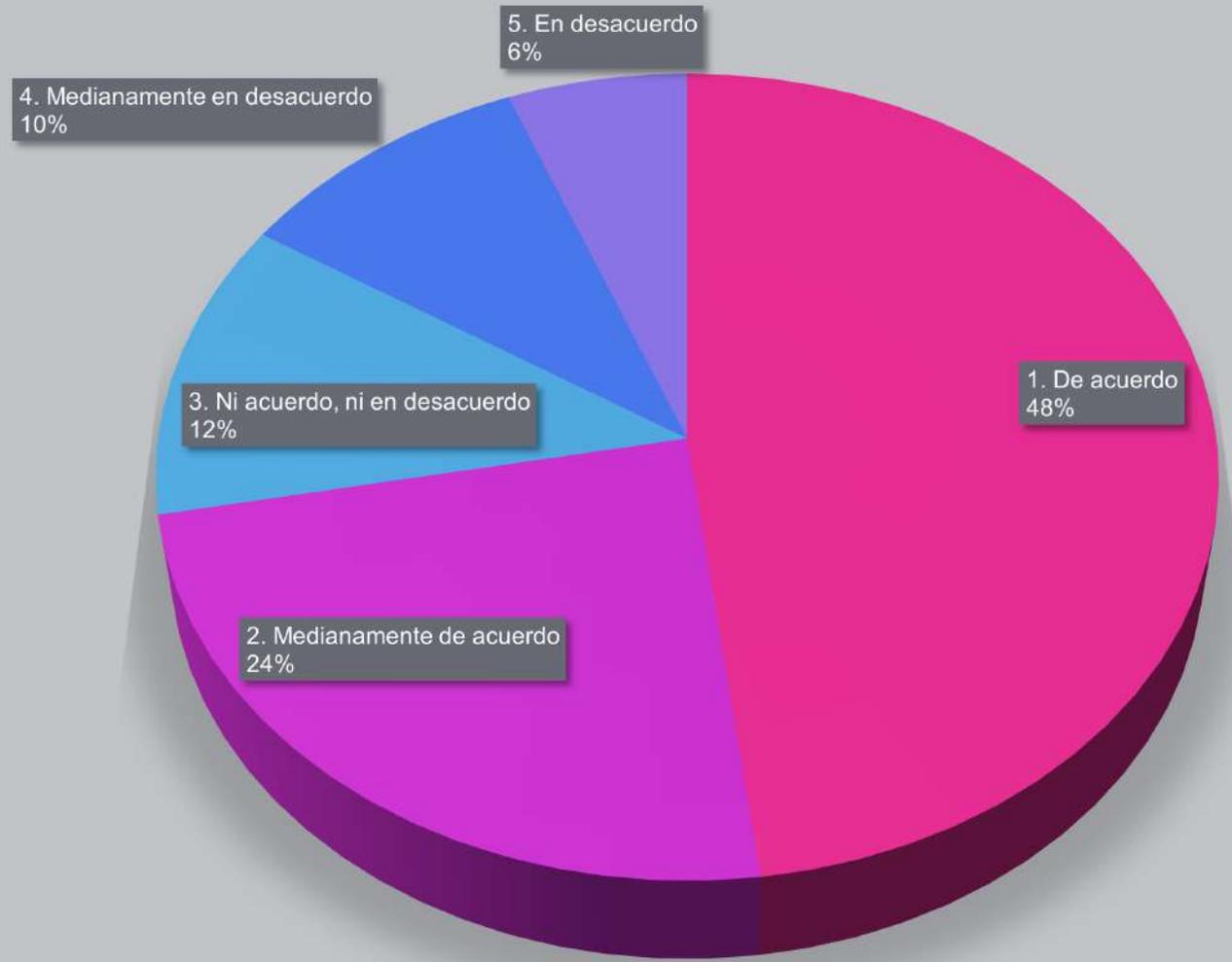
186.- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

[6. La ayuda de tecnologías que me facilitan trasladarme (uso de aplicaciones como uber, hacer uso de bicicleta con límite de tiempo, localizadores y mapas)



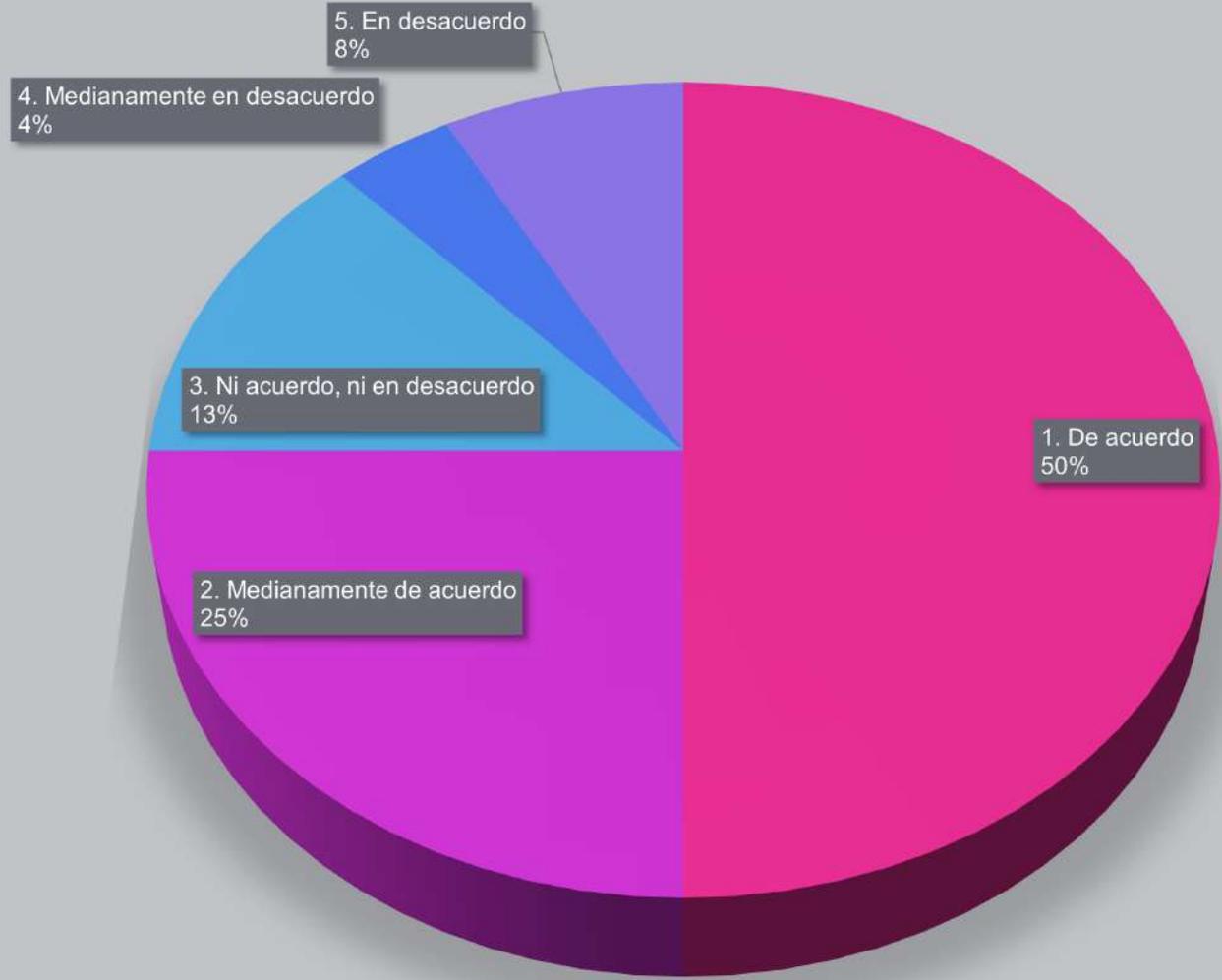
18.7- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

7. La rapidez

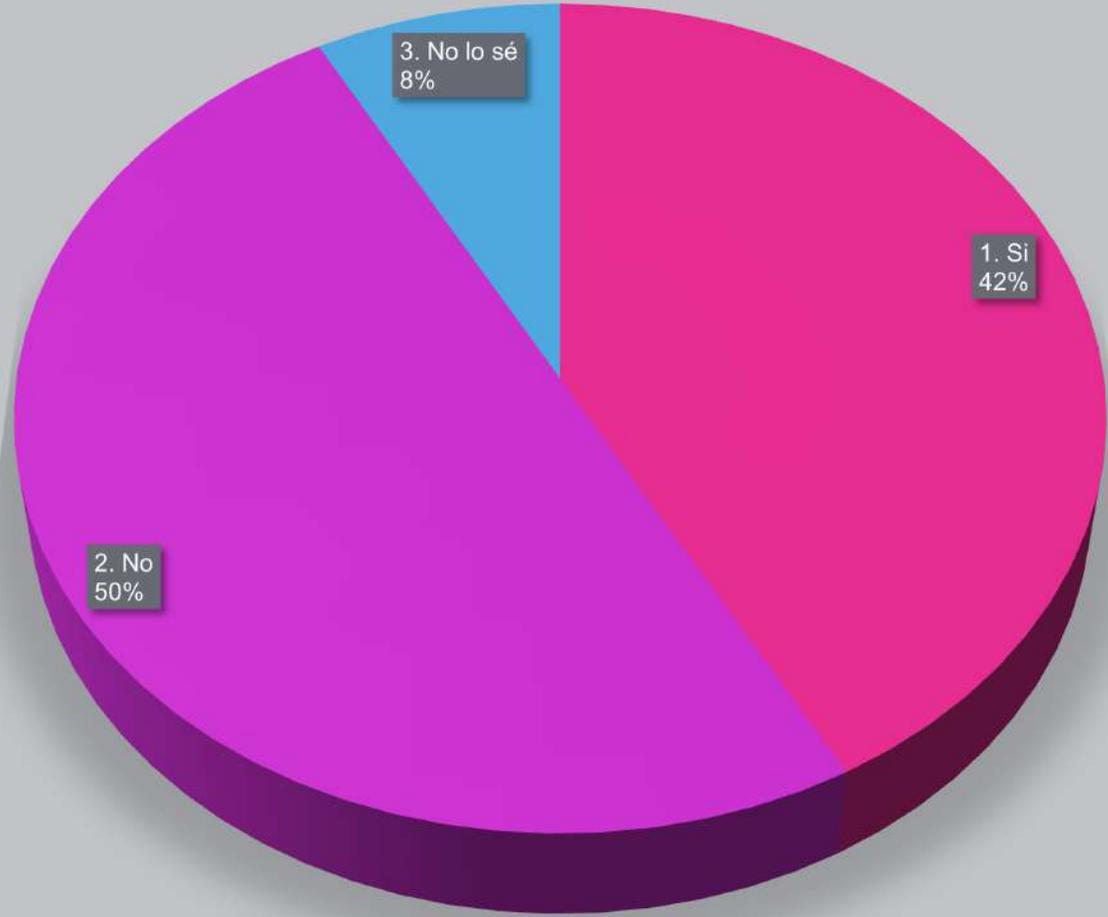


18.8- Cuando la experiencia en mis traslados en la Ciudad de México es POSITIVA, se debe...

8. El Costo

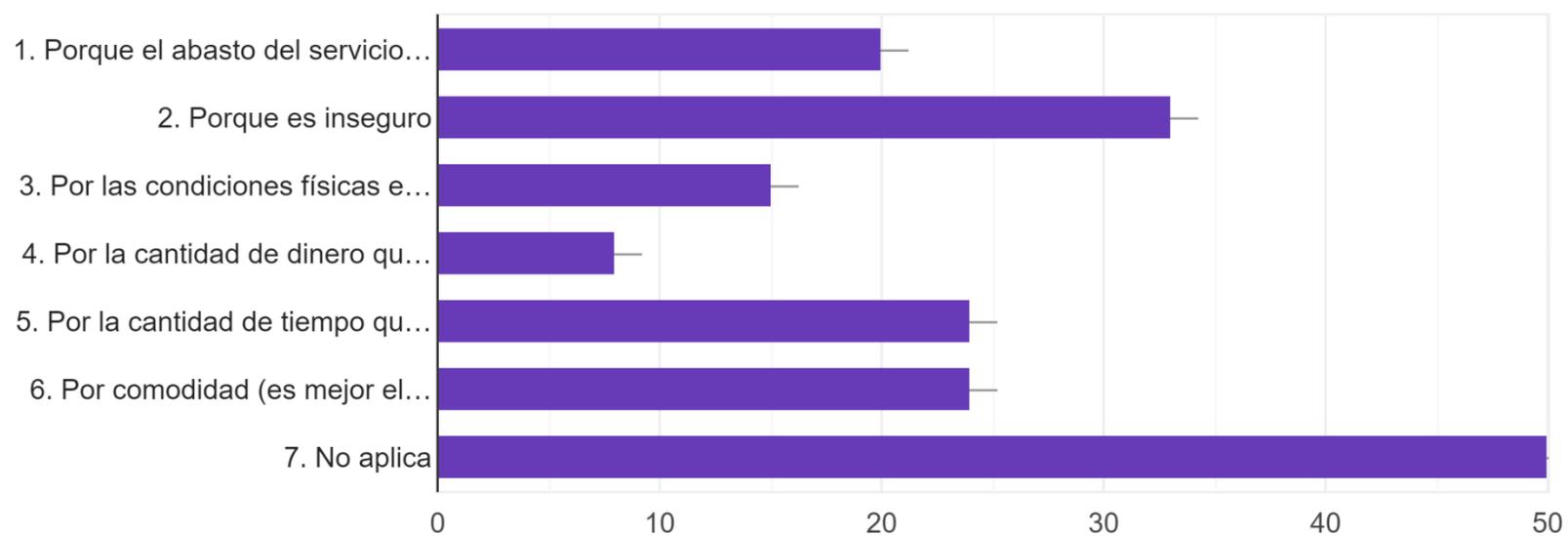


Evitaría totalmente el uso del transporte público



20.- ¿Por qué consideraría evitar el uso del transporte público? (puedo elegir más de uno)

96 respuestas



21.-El transporte público de calidad y asequible es un derecho:

4. Medianamente en desacuerdo 1%

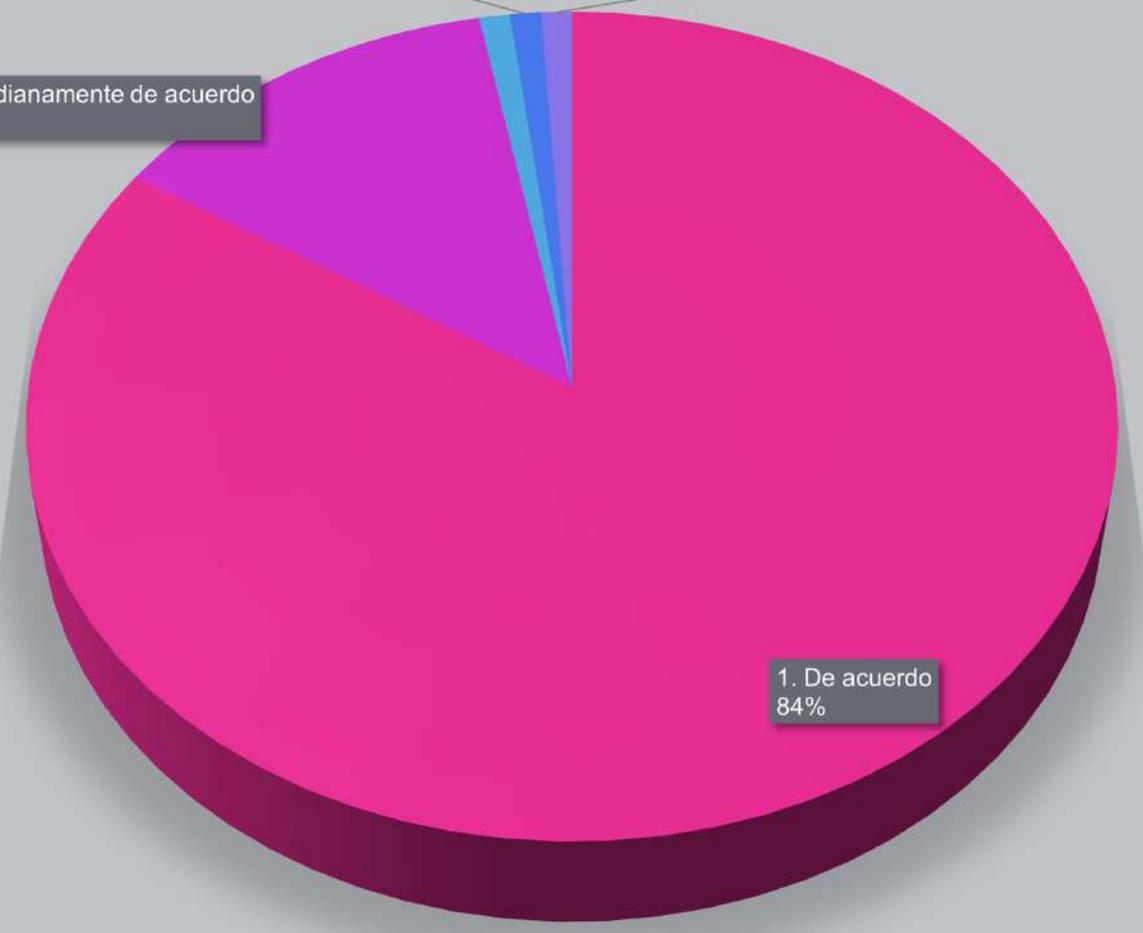
21.-El transporte público de calidad y asequible es un derecho:

5. En desacuerdo 1%

2. Medianamente de acuerdo 13%

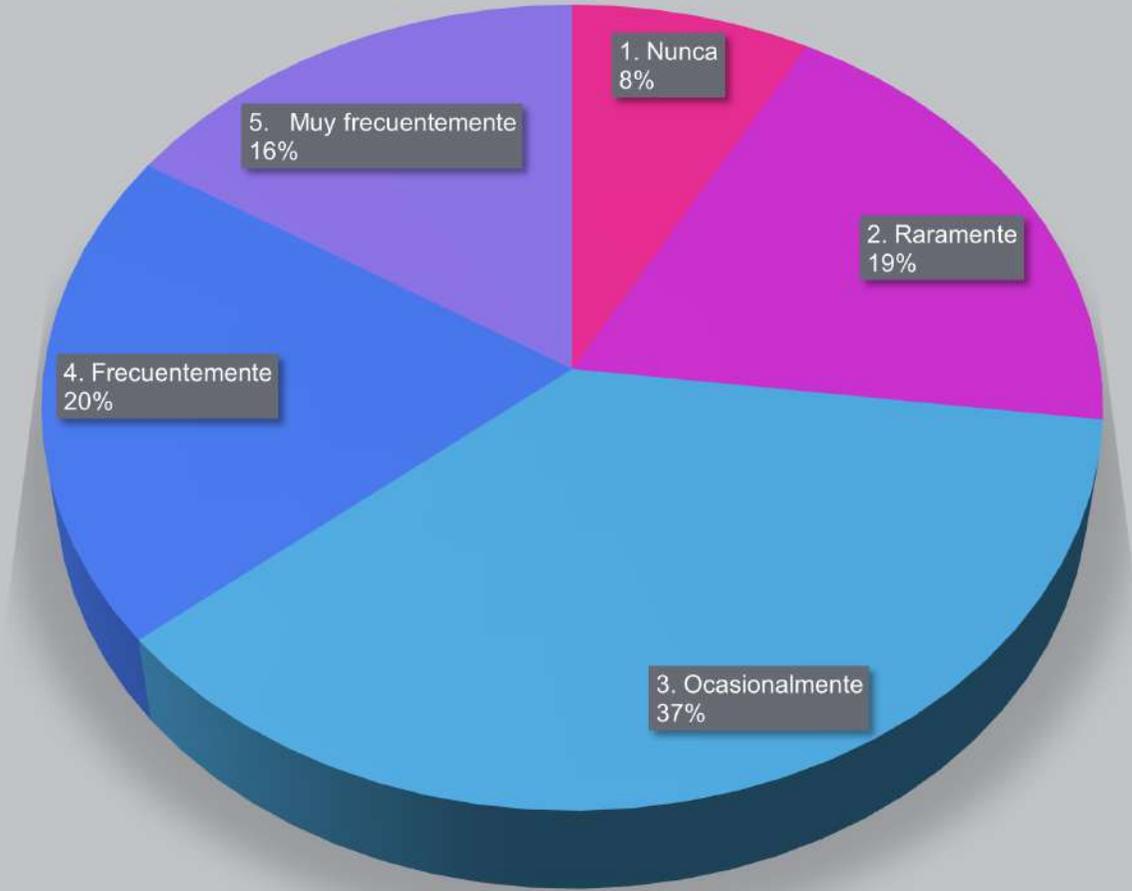
3. Ni acuerdo, ni en desacuerdo 1%

1. De acuerdo 84%



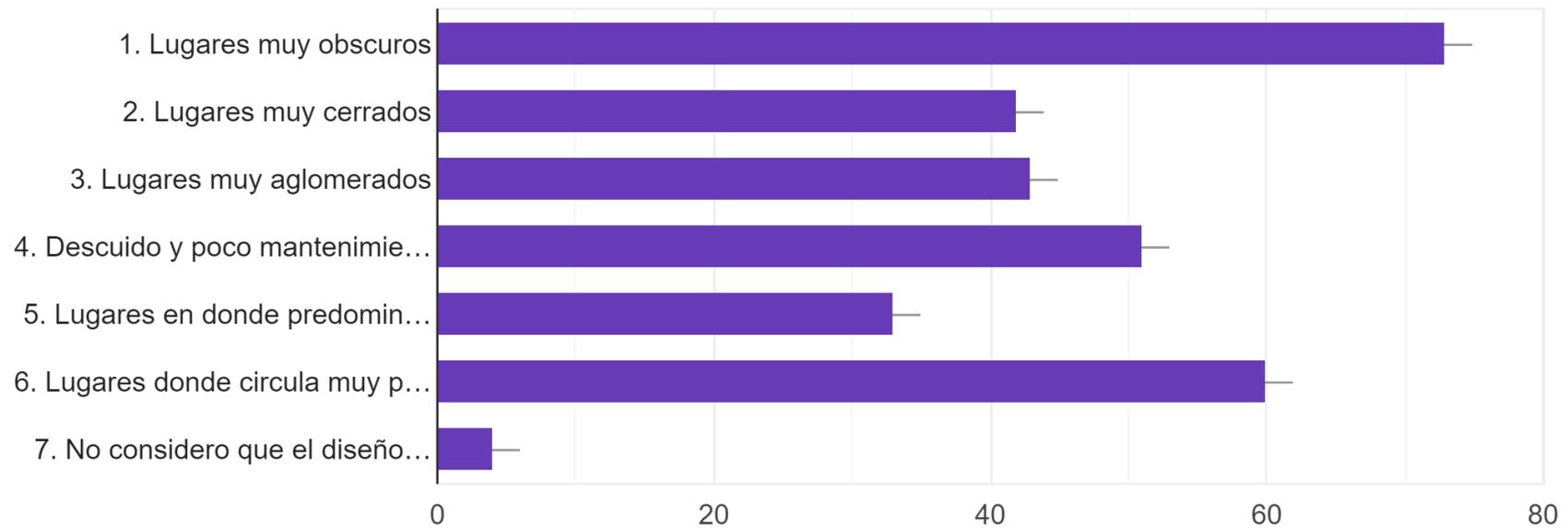
22. En mis traslados cotidianos realizo distintas y adicionales escalas para atender algo relacionado con mi hogar (compra despensa / medicamentos / acompañar a alguna persona a citas médicas /...

En mis traslados cotidianos realizo distintas y adicionales escalas para atender algo relacionado con mi hogar (compra despensa / medicamentos / acompañar a alguna persona a citas médicas / recoger a alguna infancia u otra)



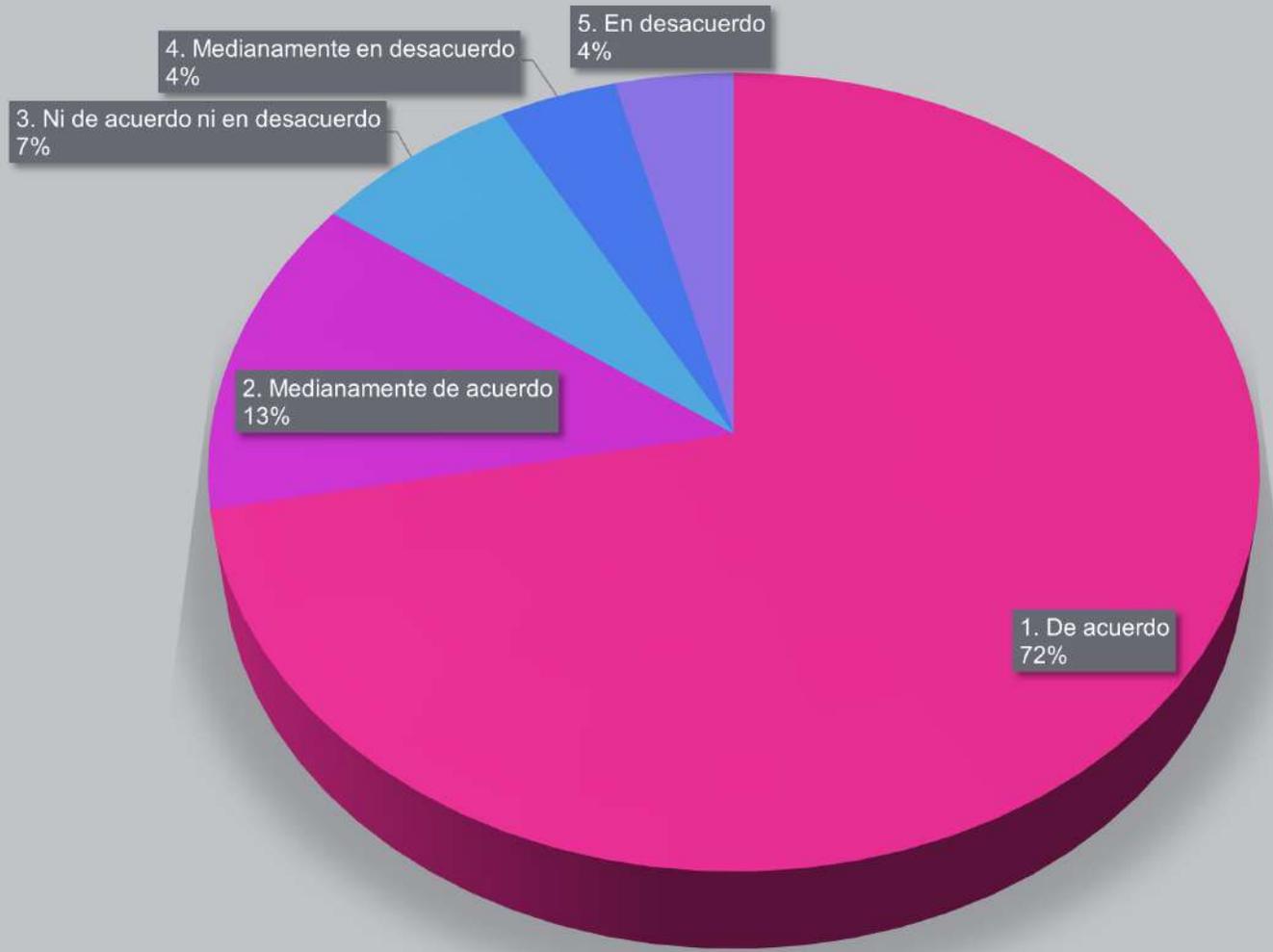
23.- Considero que el diseño urbano, como mujer, puede ponerme en una situación vulnerable debido a la existencia de (puedo seleccionar más de uno):

96 respuestas



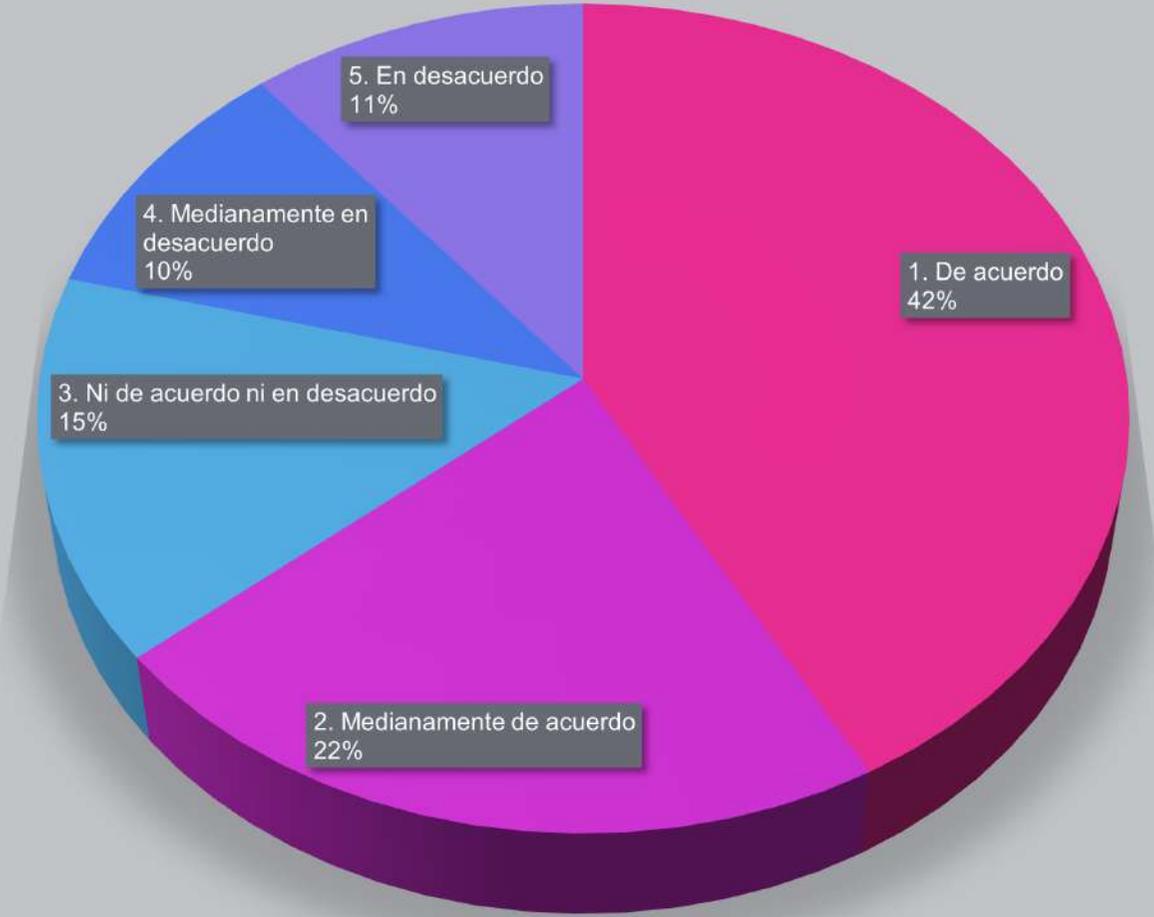
24.1- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos

1. Es accesible (Llegar a la zona no resulta complicado)

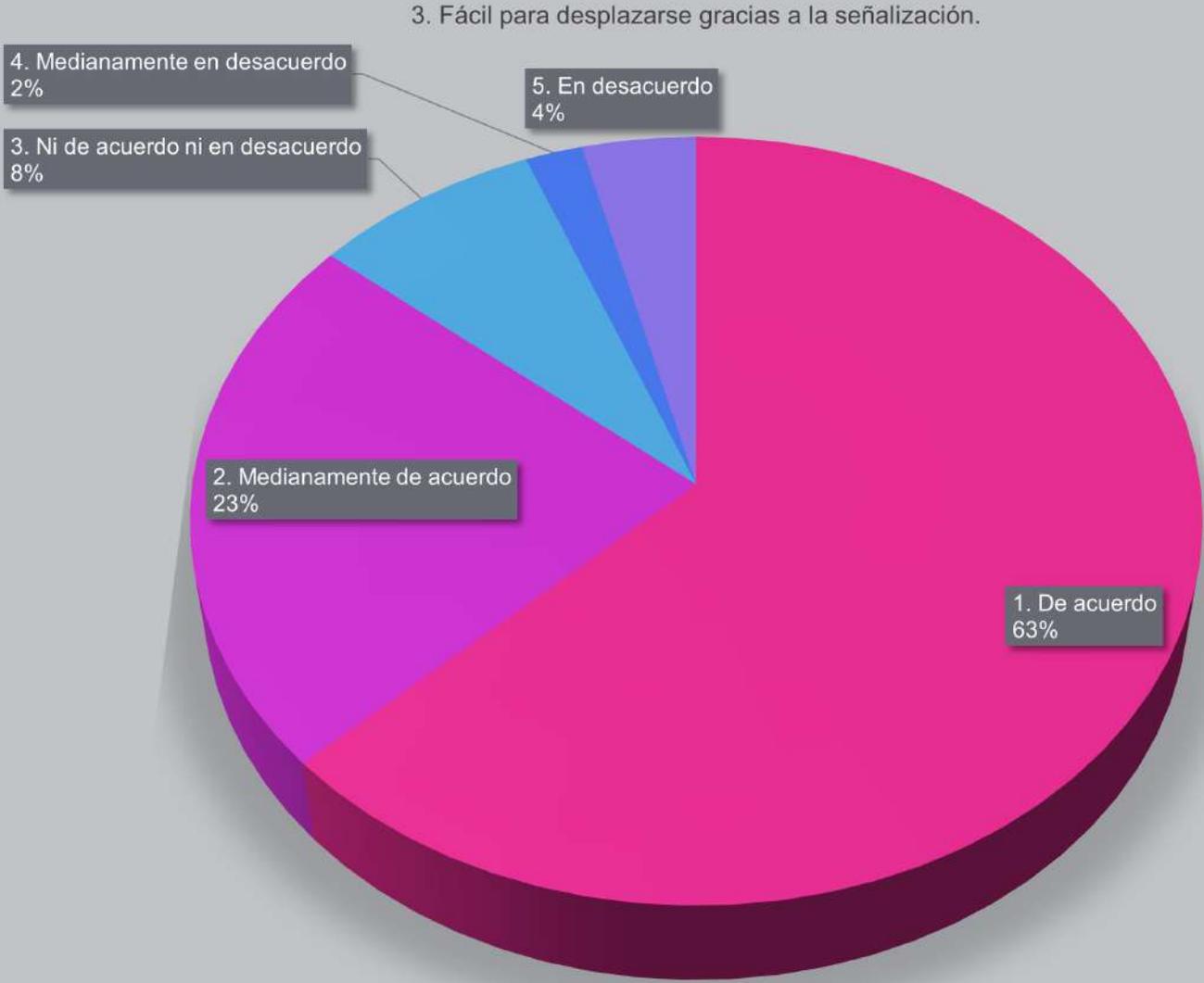


24.2- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos

[2. Es adecuado y seguro para las personas con alguna discapacidad

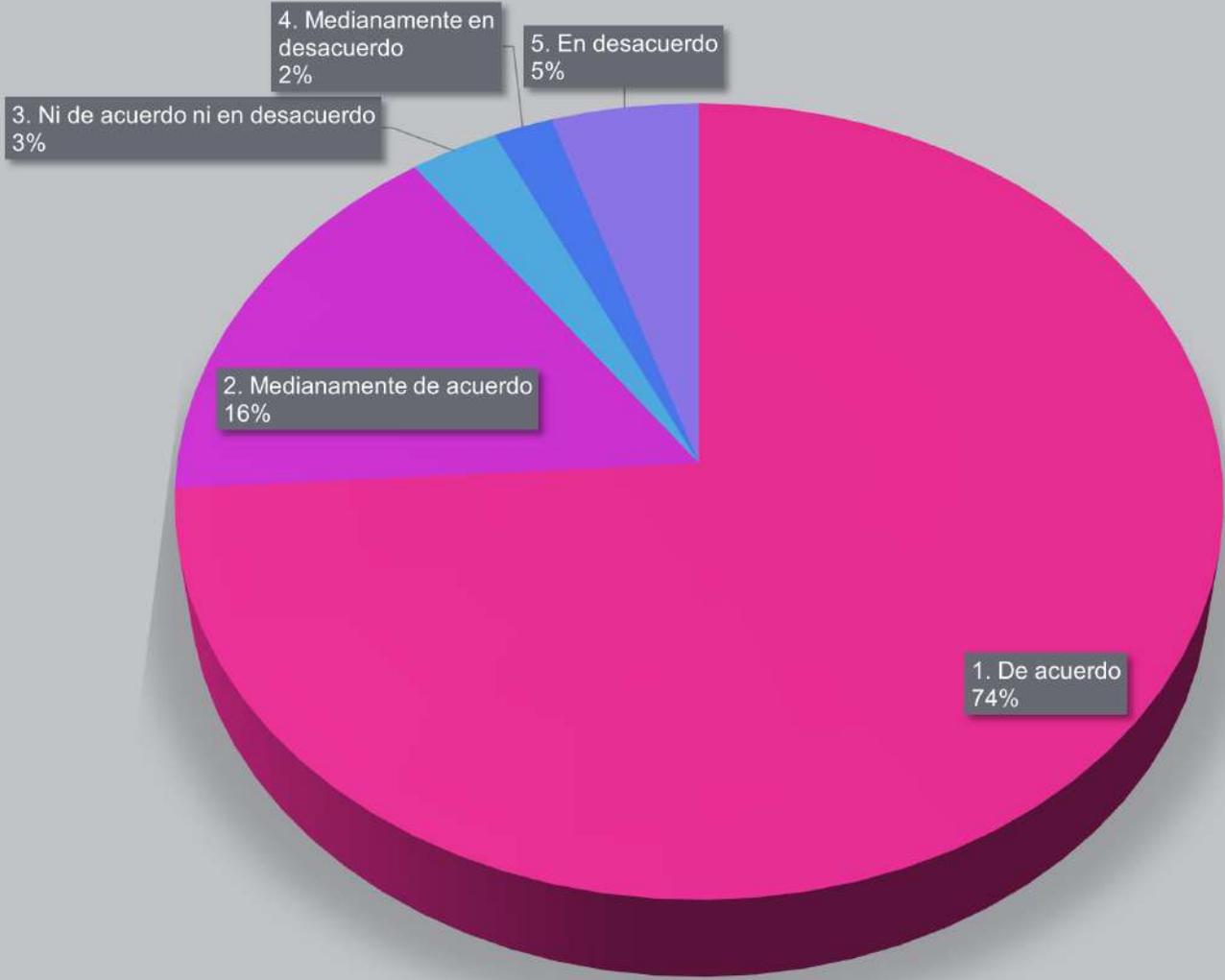


24.3- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:



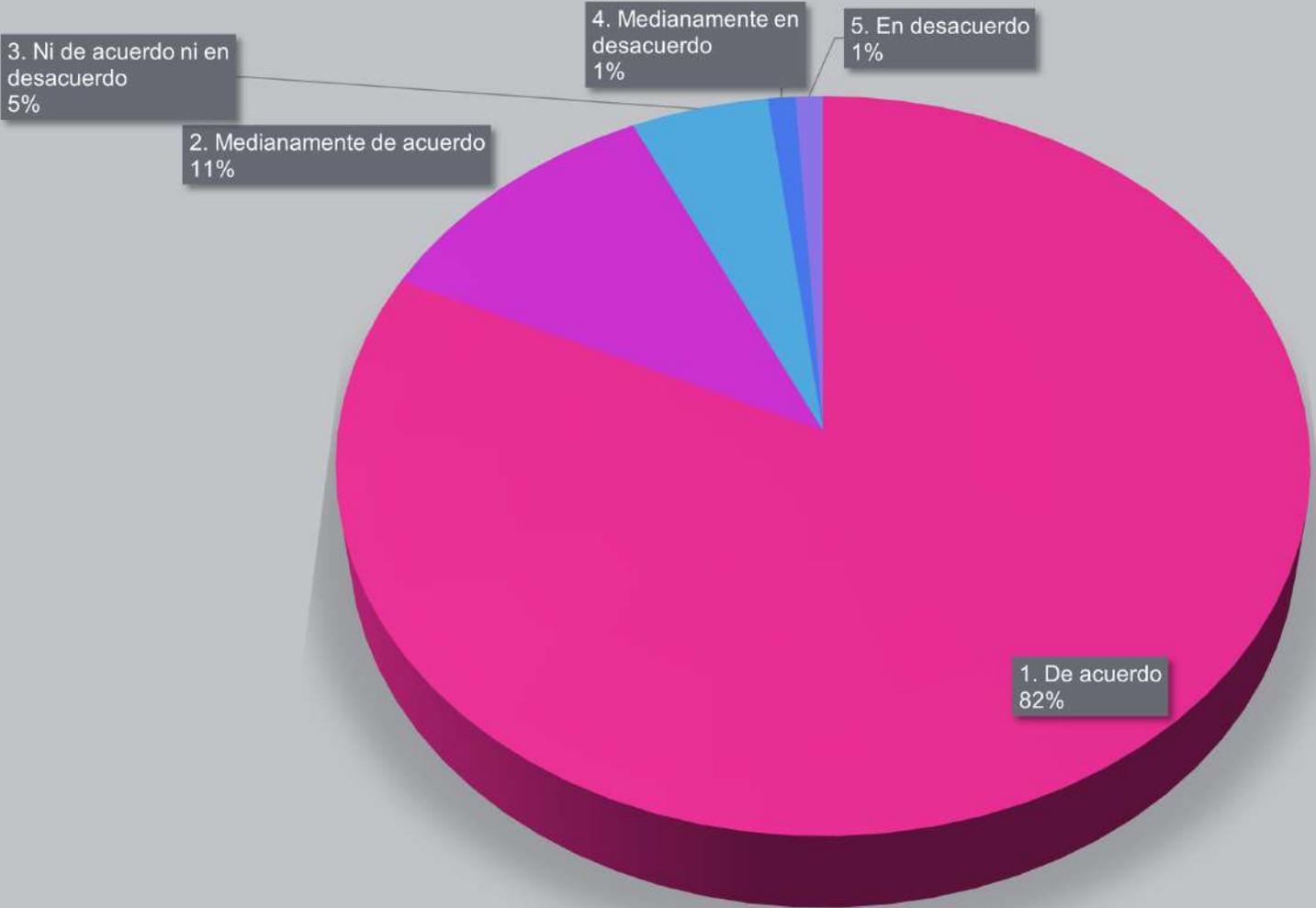
24.4- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos :

4. Está comunicada con avenidas principalesprincipales]



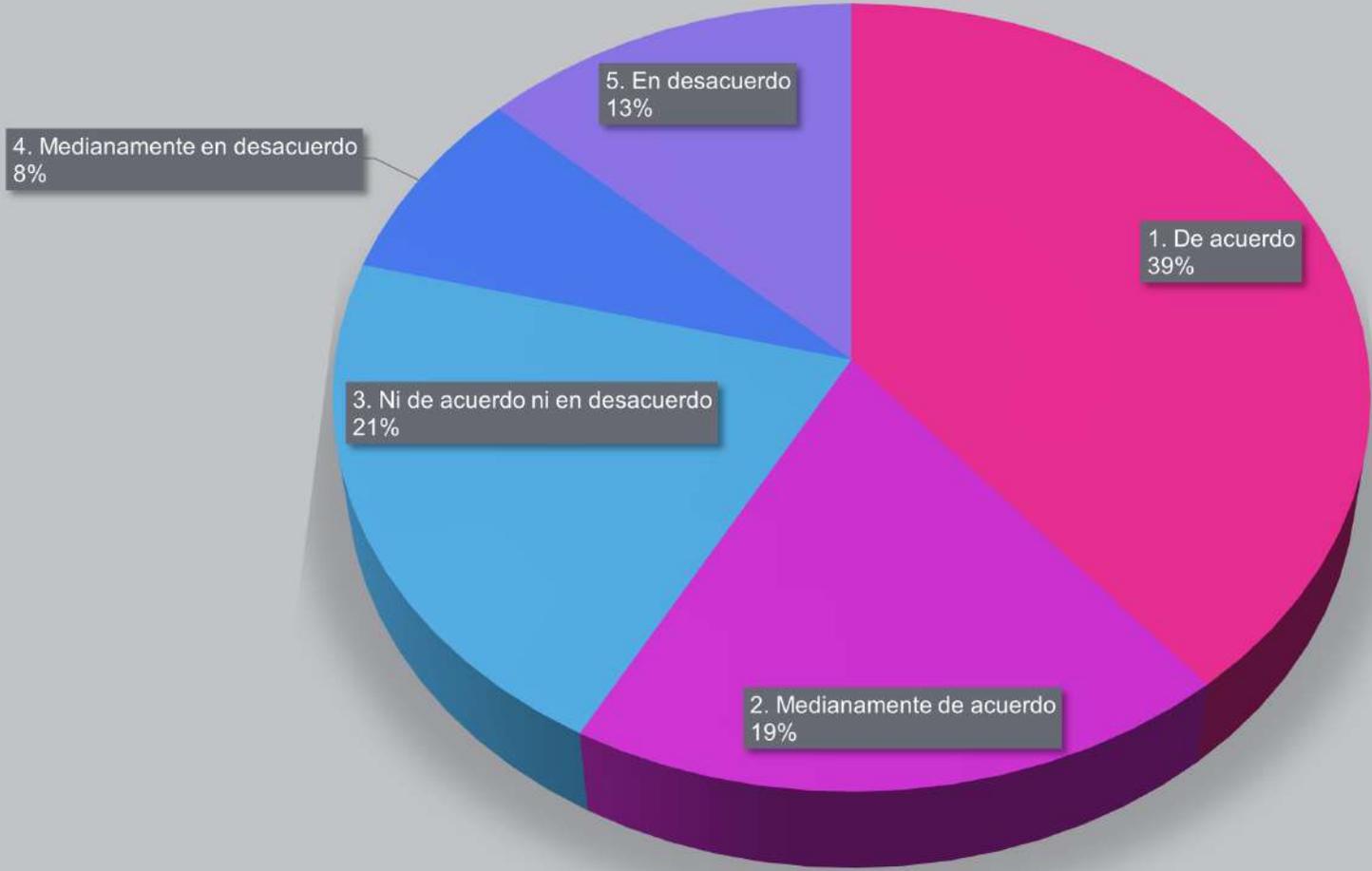
24.5- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

24.- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos (puedo seleccionarse más de uno): [5. Es visualmente agradable dada su arquitectura]



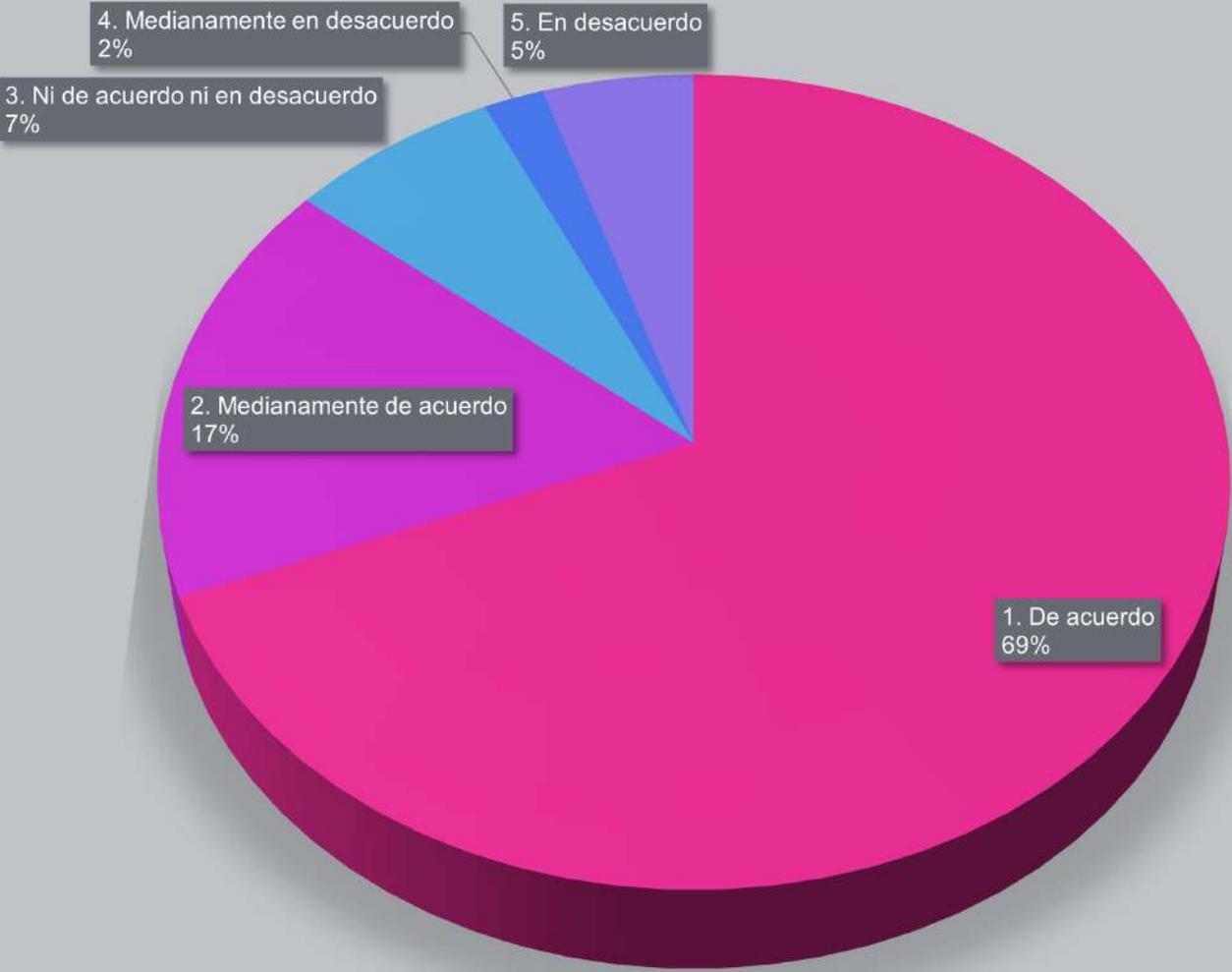
24.6- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

6. Tiene suficiente iluminación por la noche



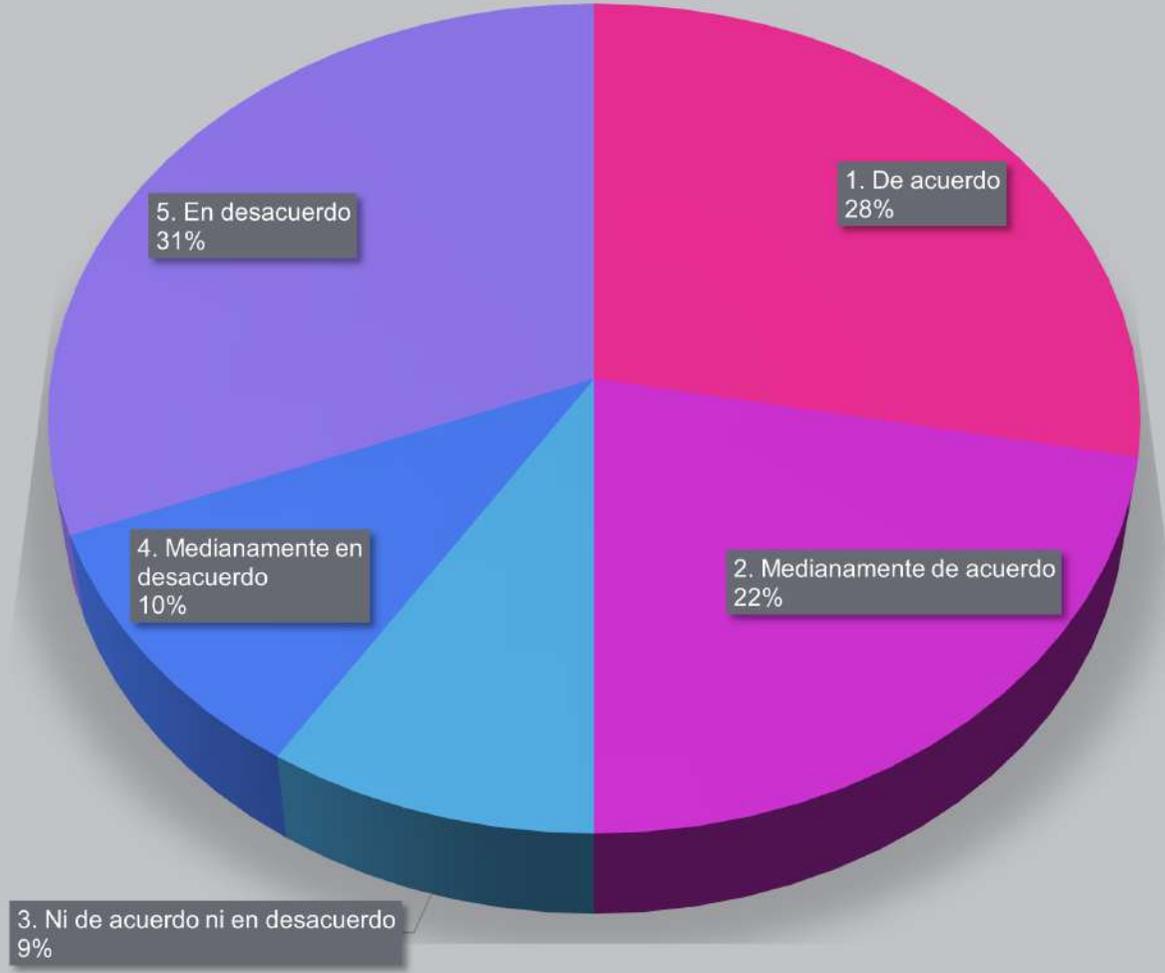
24.7- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

7. Es agradable para hacer uso de áreas verdes, mobiliario y comercios en su alrededor

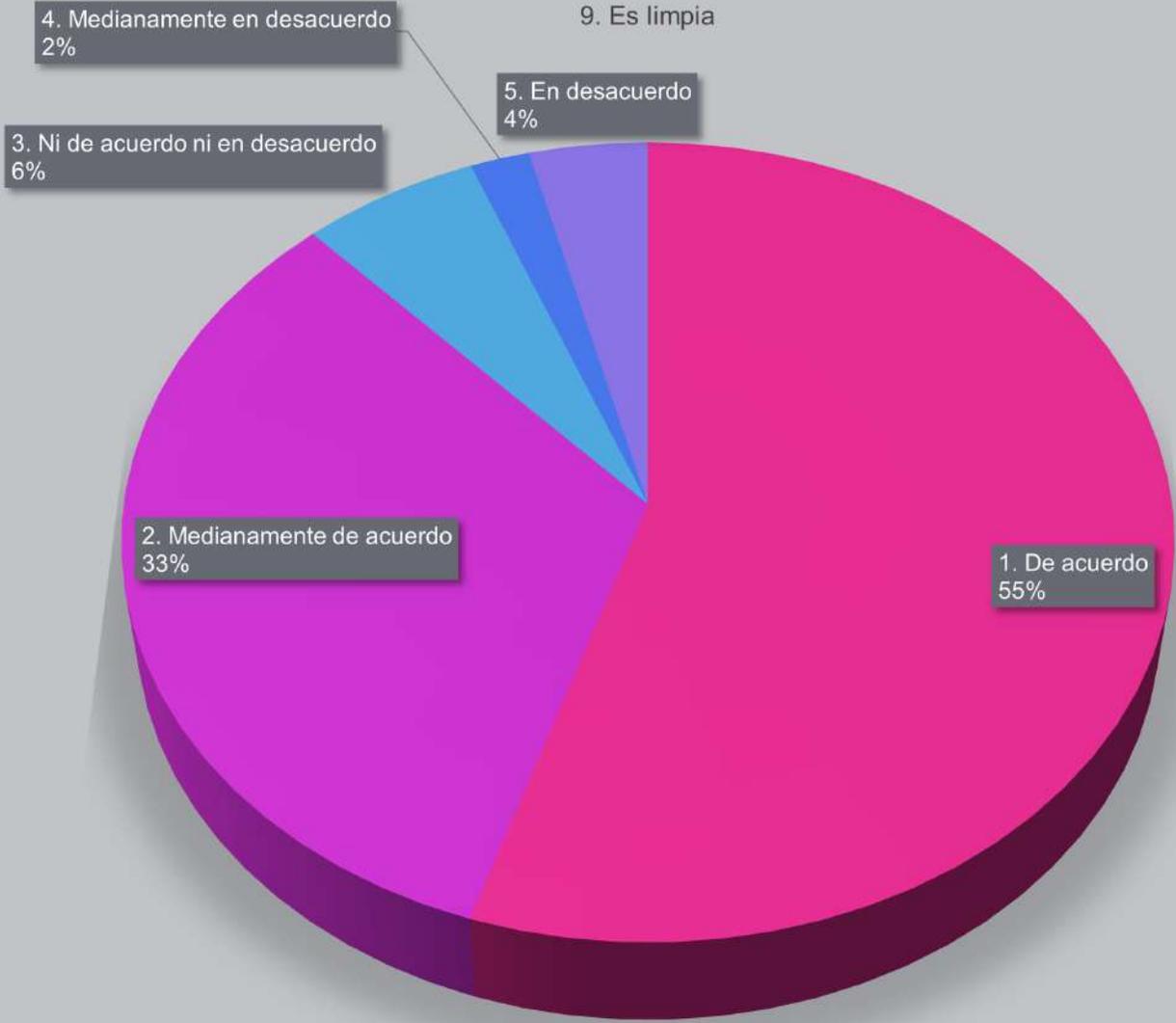


24.8- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

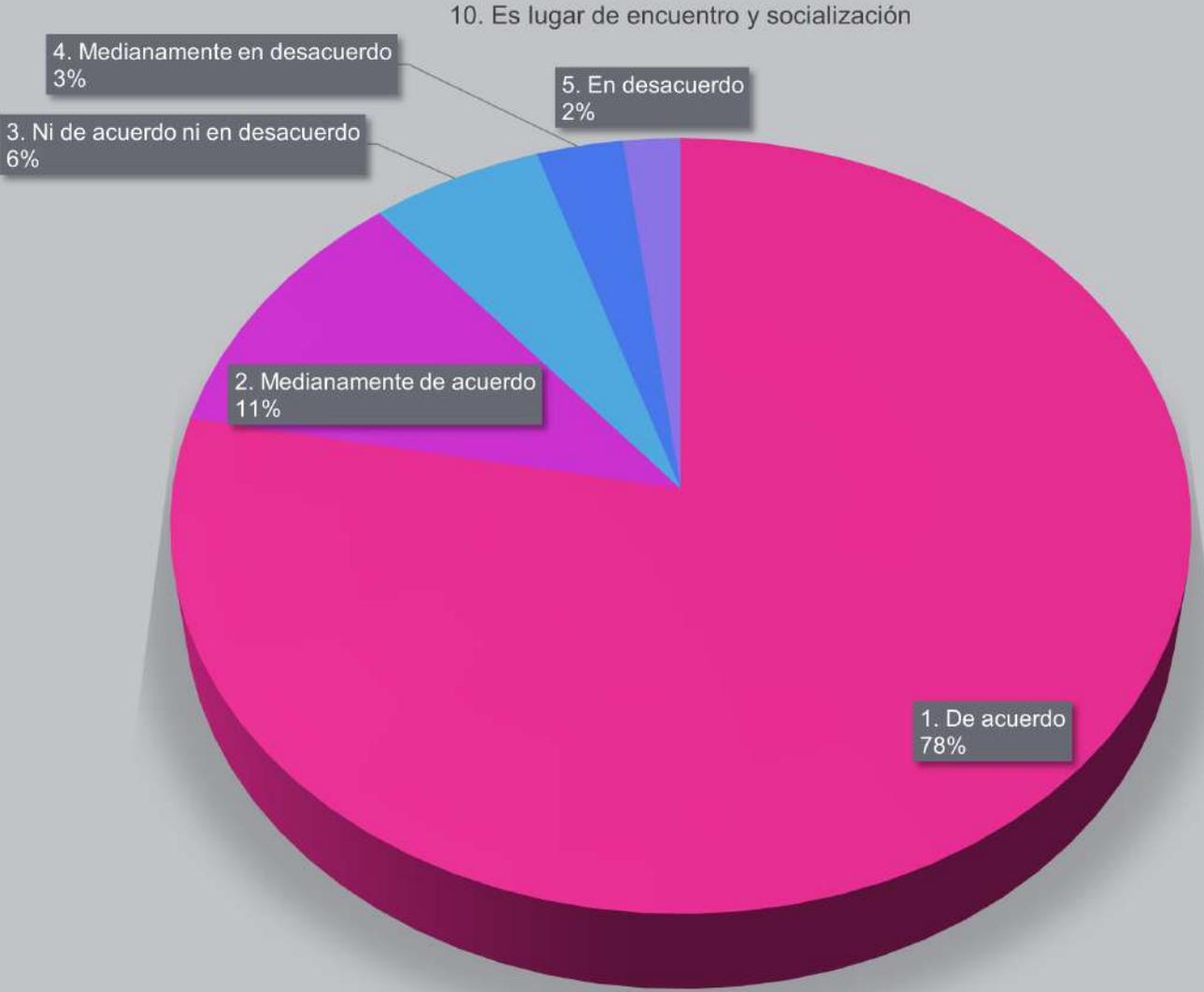
8. Es libre de ruido y caos para caminar/platicar en la zona



24.9- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

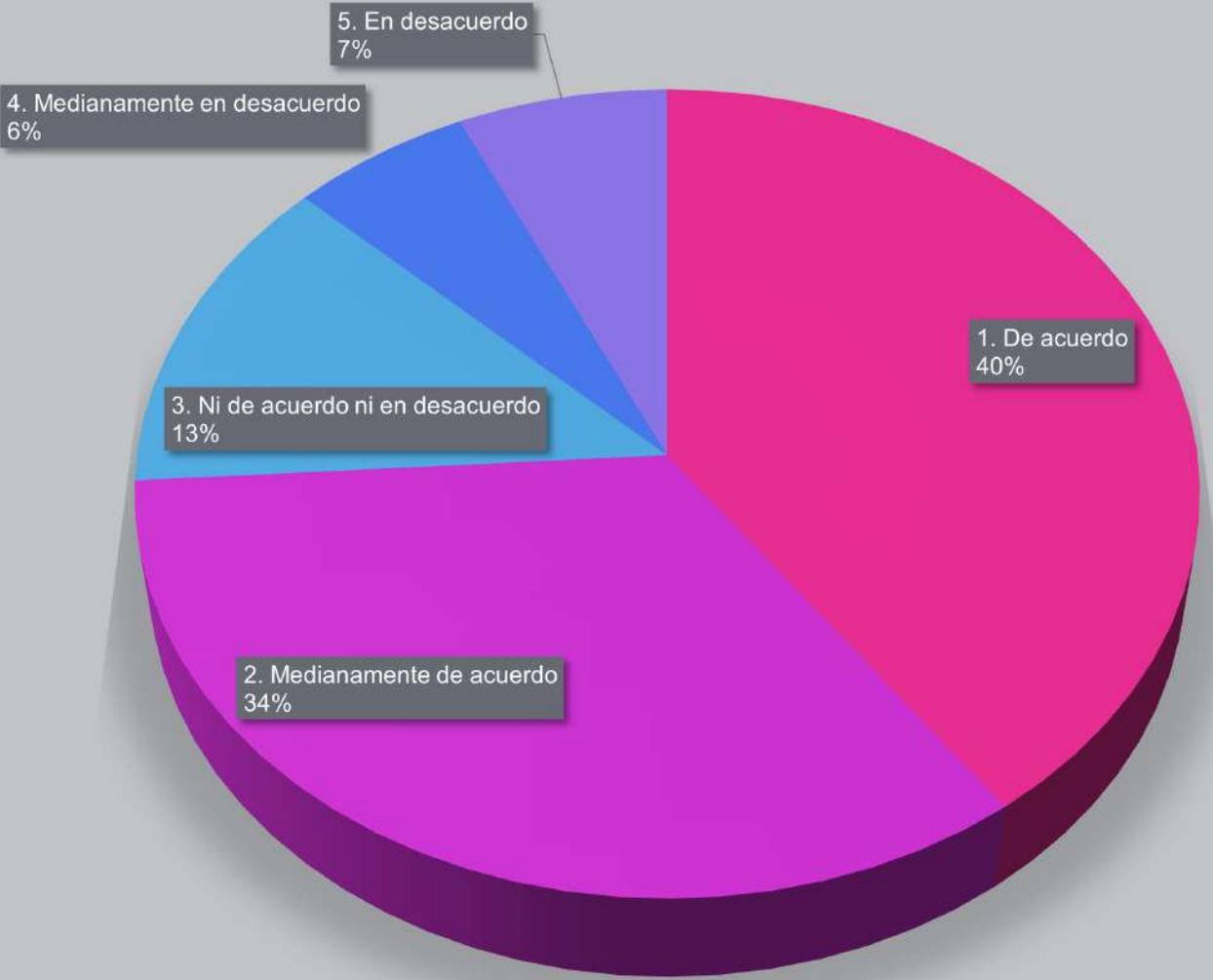


24.10- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos :



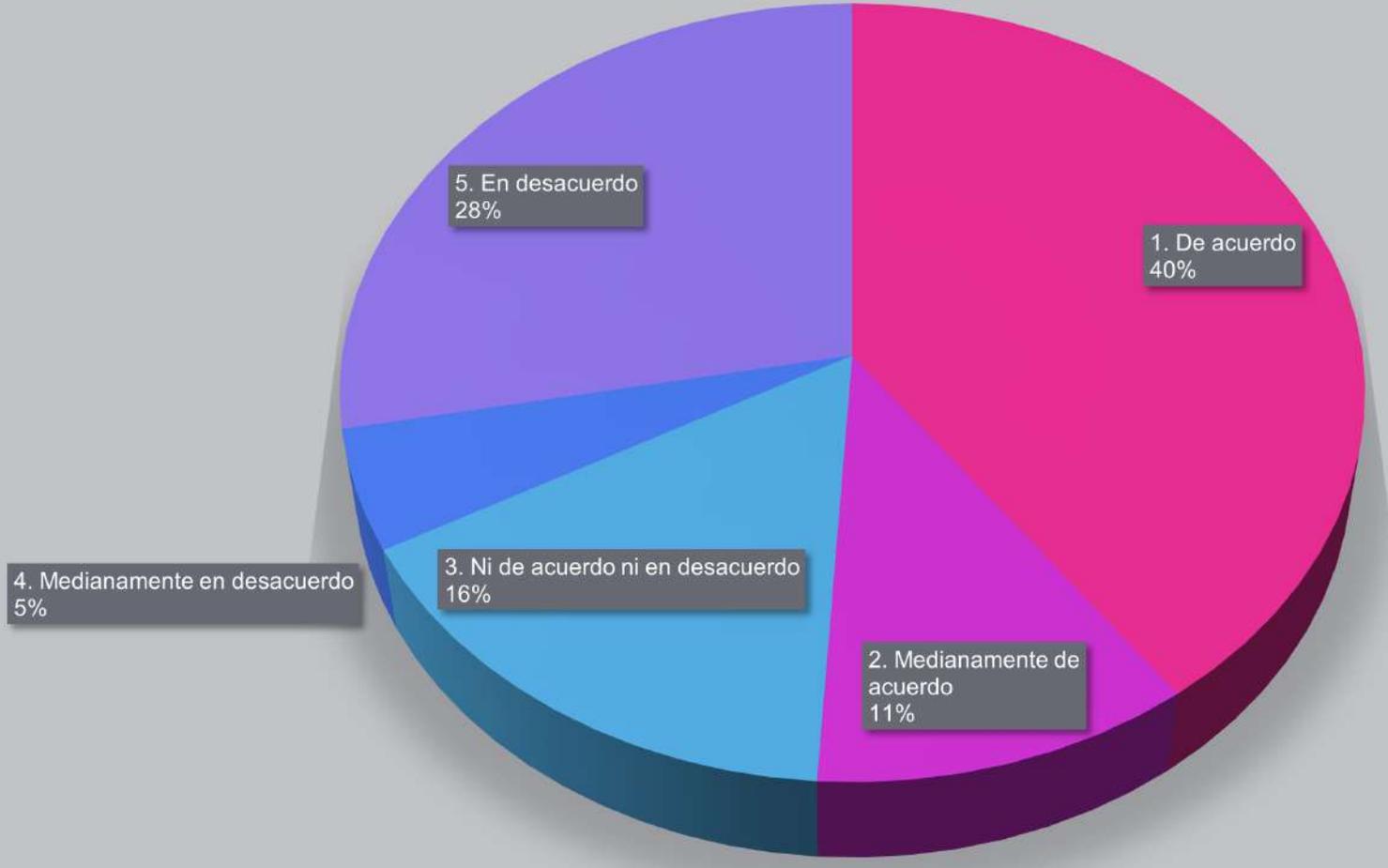
24.11- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

11. Es seguro (hay poco crimen y elementos de seguridad en todo momento)



24.12- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

12. Es libre de discriminación



24.13- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

4. Medianamente en desacuerdo
1%

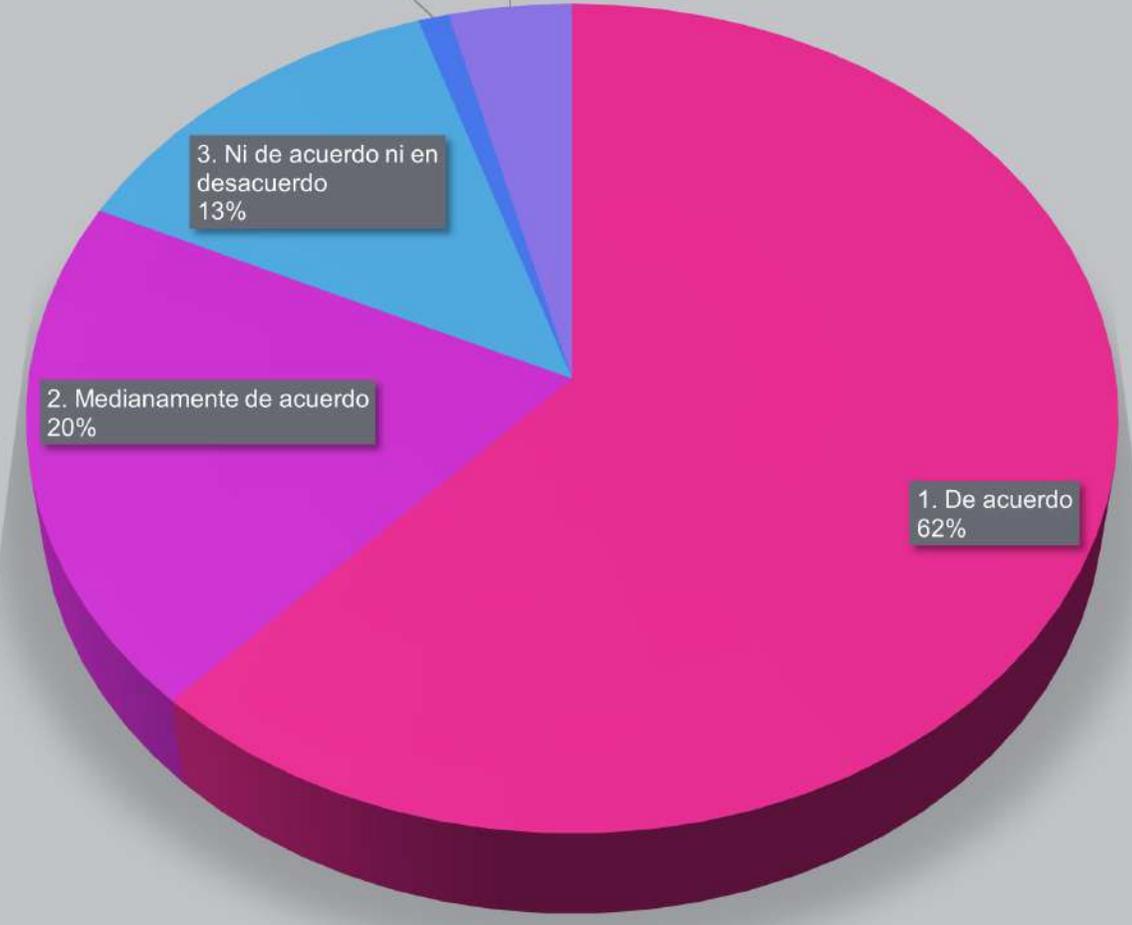
13. Es una opción por su oferta cultural

5. En desacuerdo
4%

3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
13%

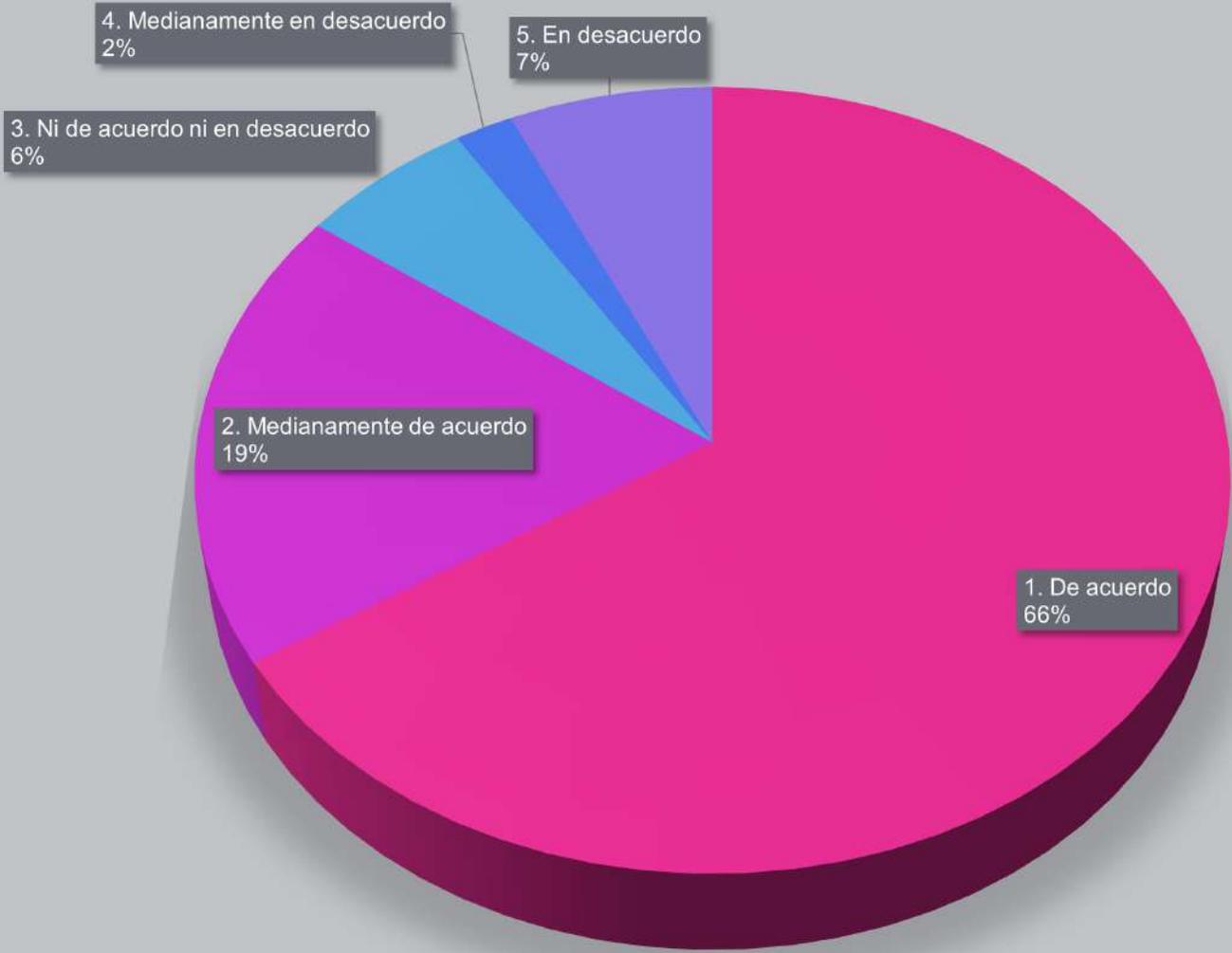
2. Medianamente de acuerdo
20%

1. De acuerdo
62%



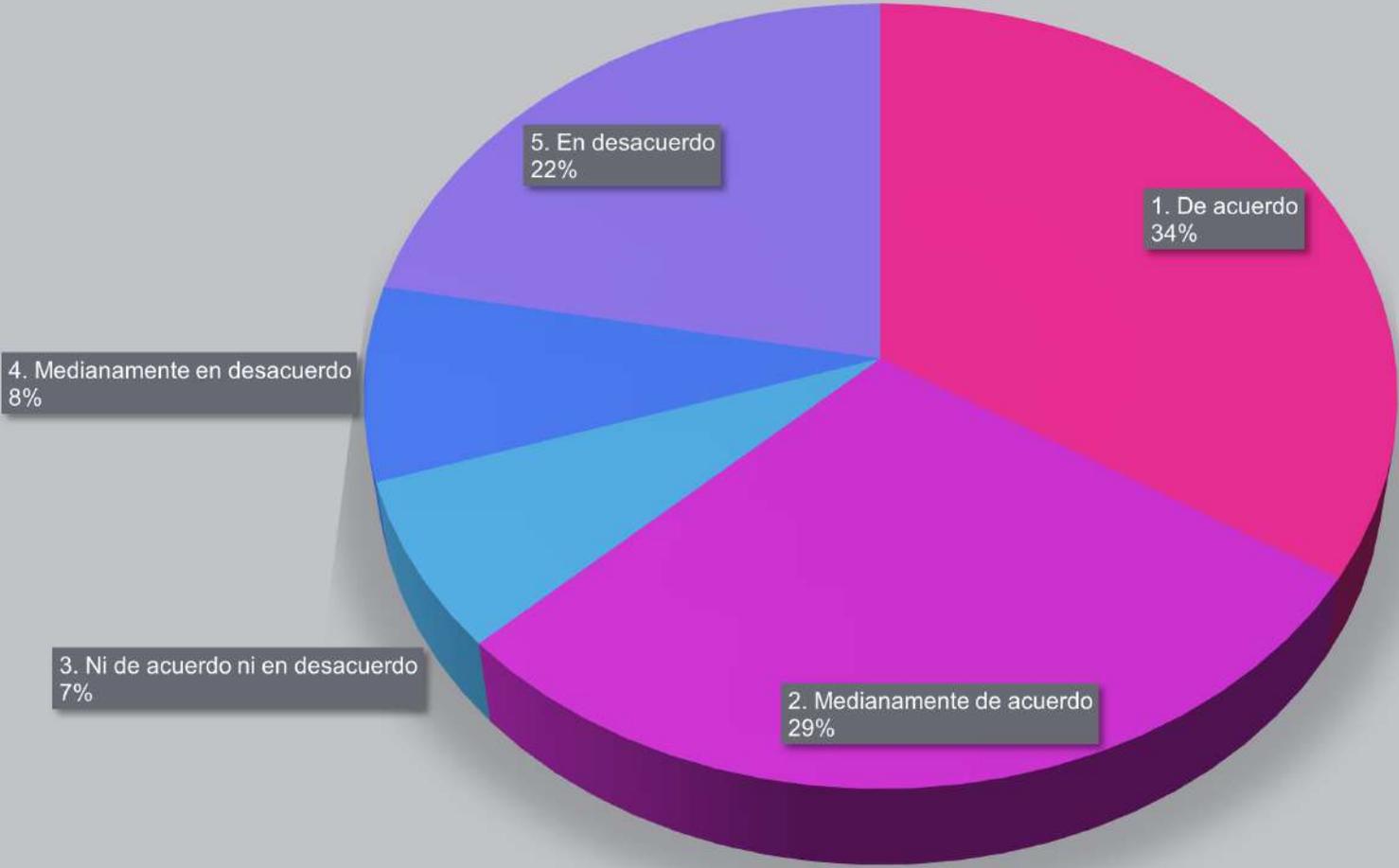
24.14- Considero que la ZONA Auditorio nacional-fuente de los petróleos:

14. Es una opción por su oferta de entretenimiento



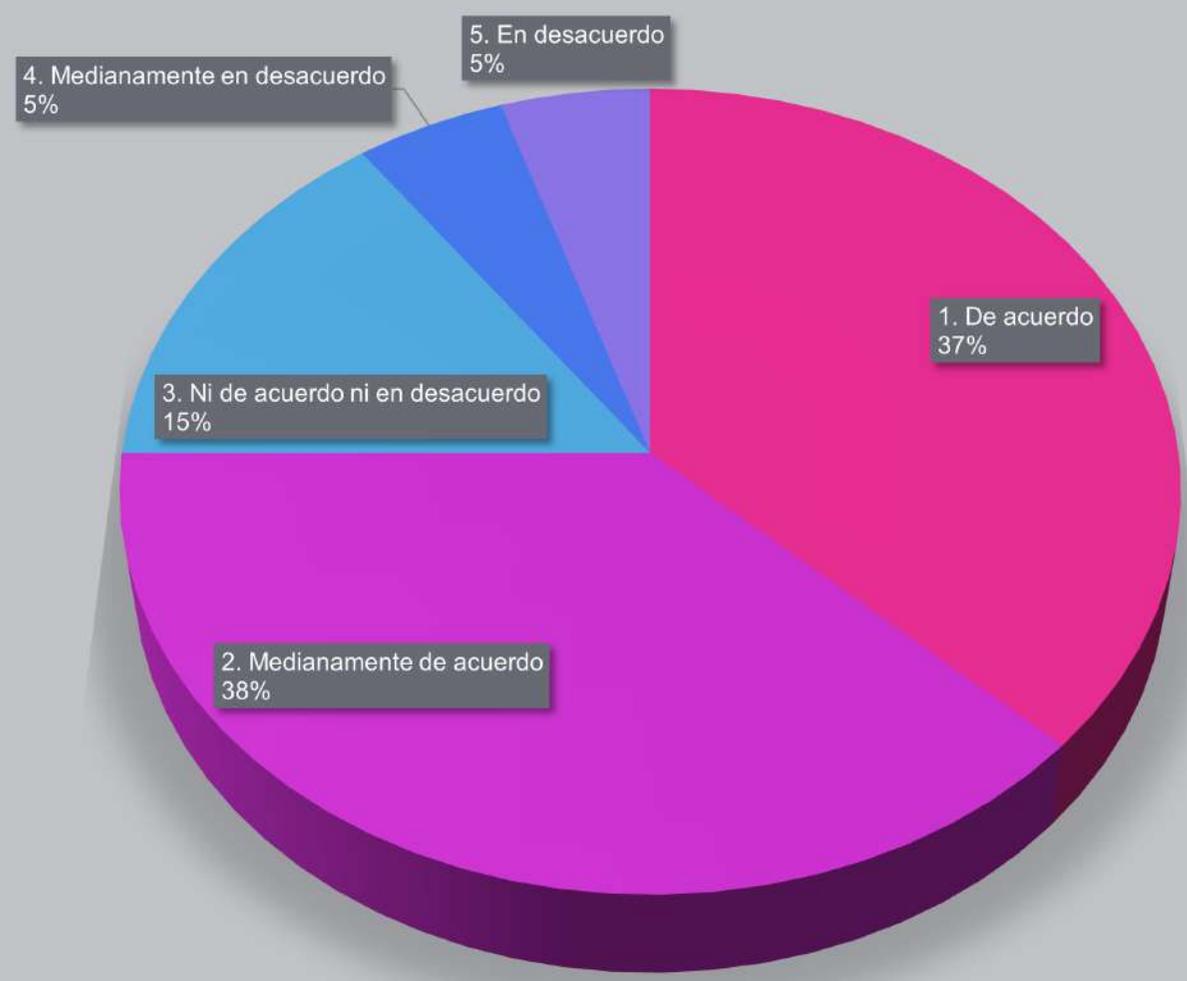
51.- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

1. Es suficiente para la demanda existente



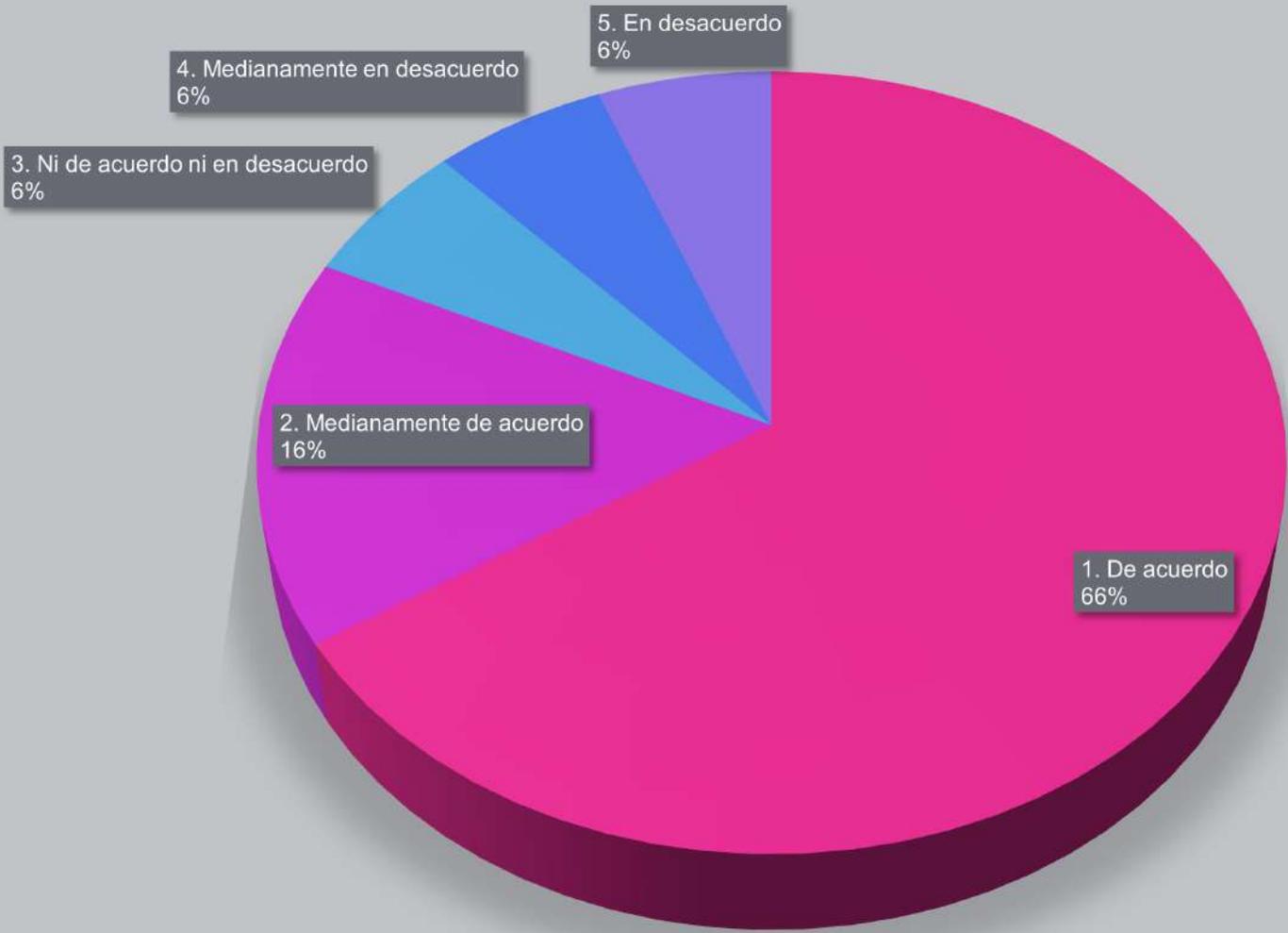
Cuenta de 25.2- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

2. Es seguro (hay poco crimen y hay elementos de seguridad en la zona)



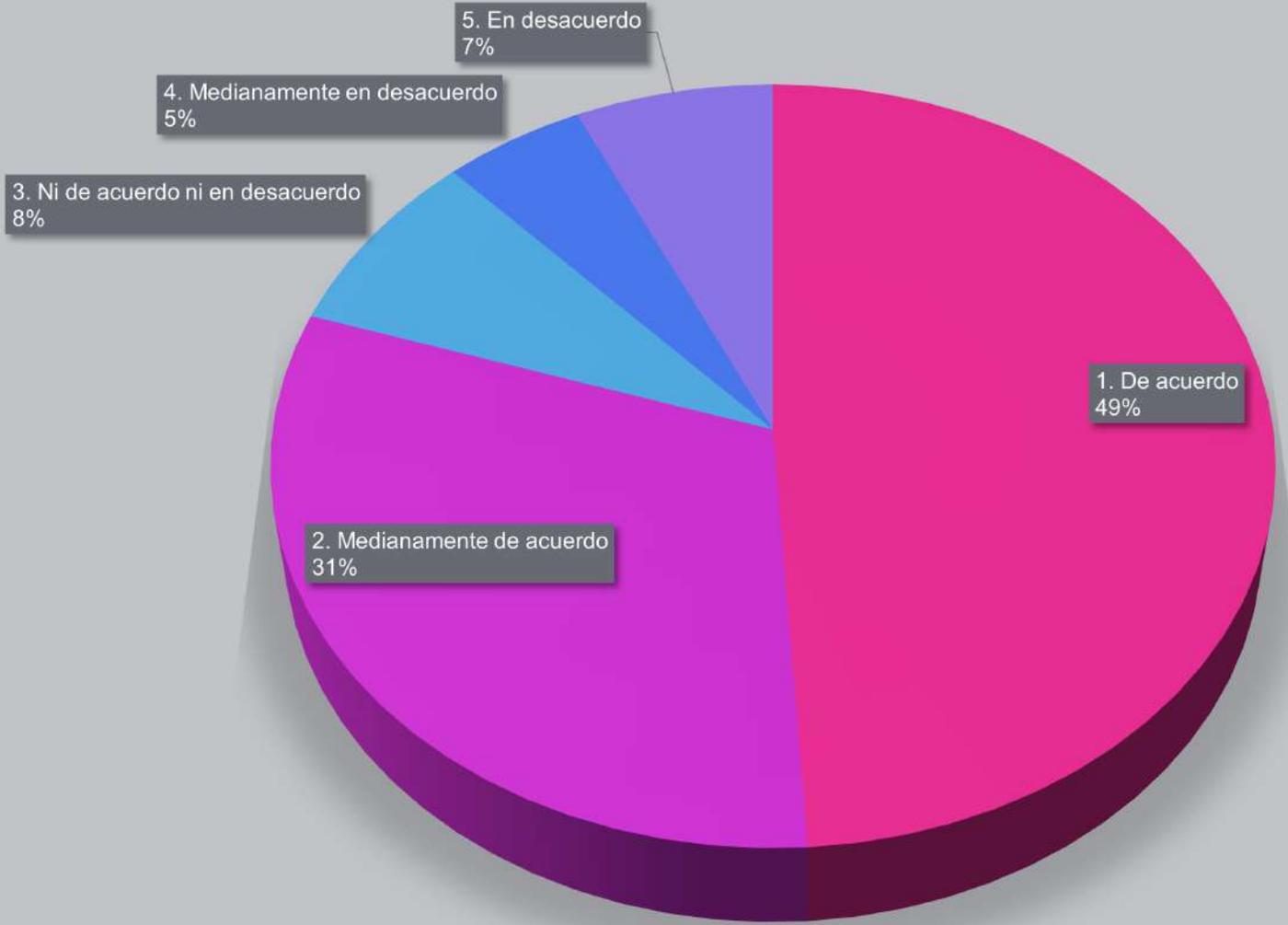
25.3- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

3. Tiene conexión para trasladarse a cualquier lugar de la ciudad



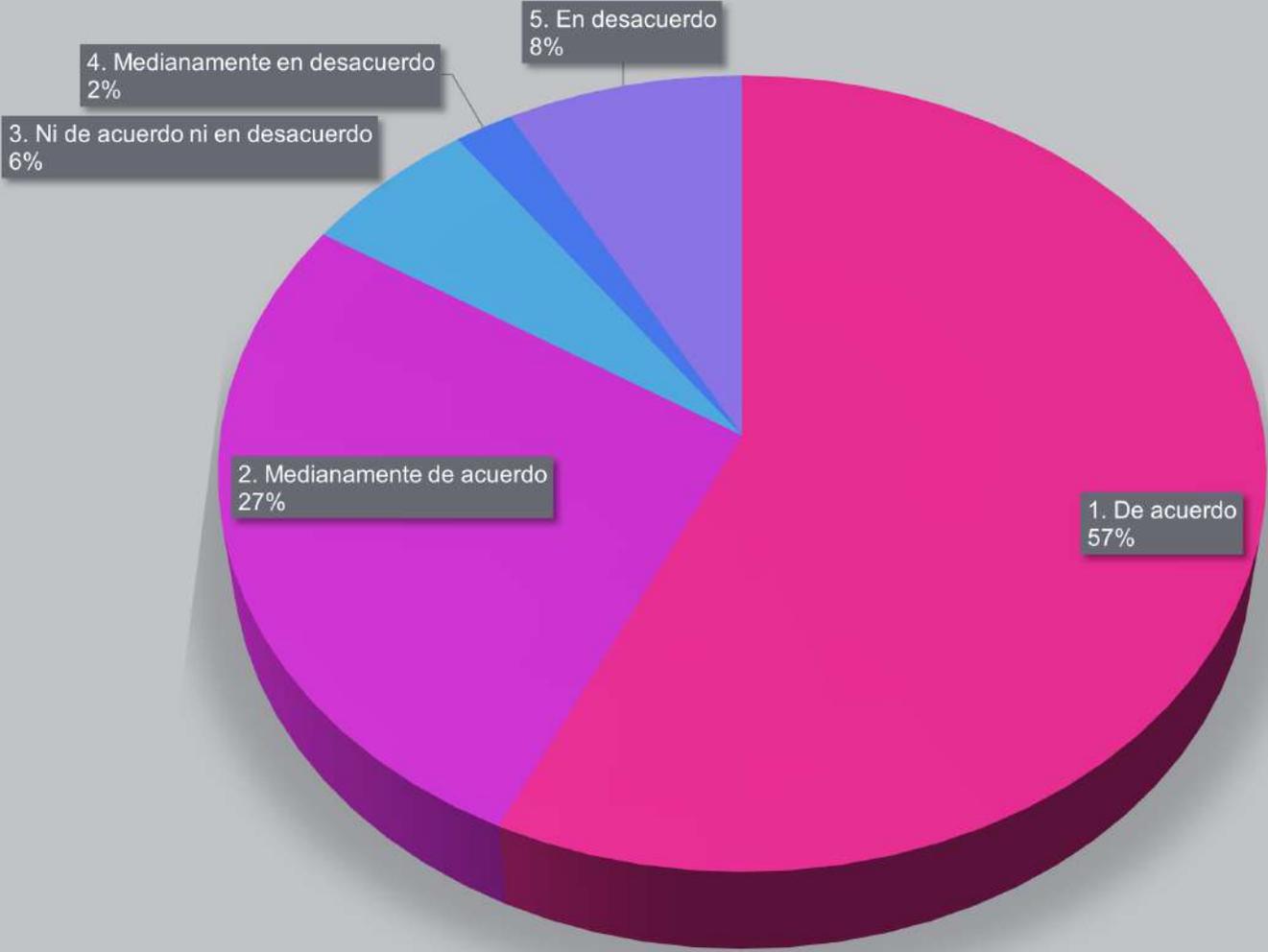
25.4- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

4. Se encuentra en óptimas condiciones físicas



25.5- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

5. Es asequible (barato)]



25.6 Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...

6. Es variado por lo que cuenta con alternativas de transportes (metro / Metro bus / autobuses / ecobicis / taxi)

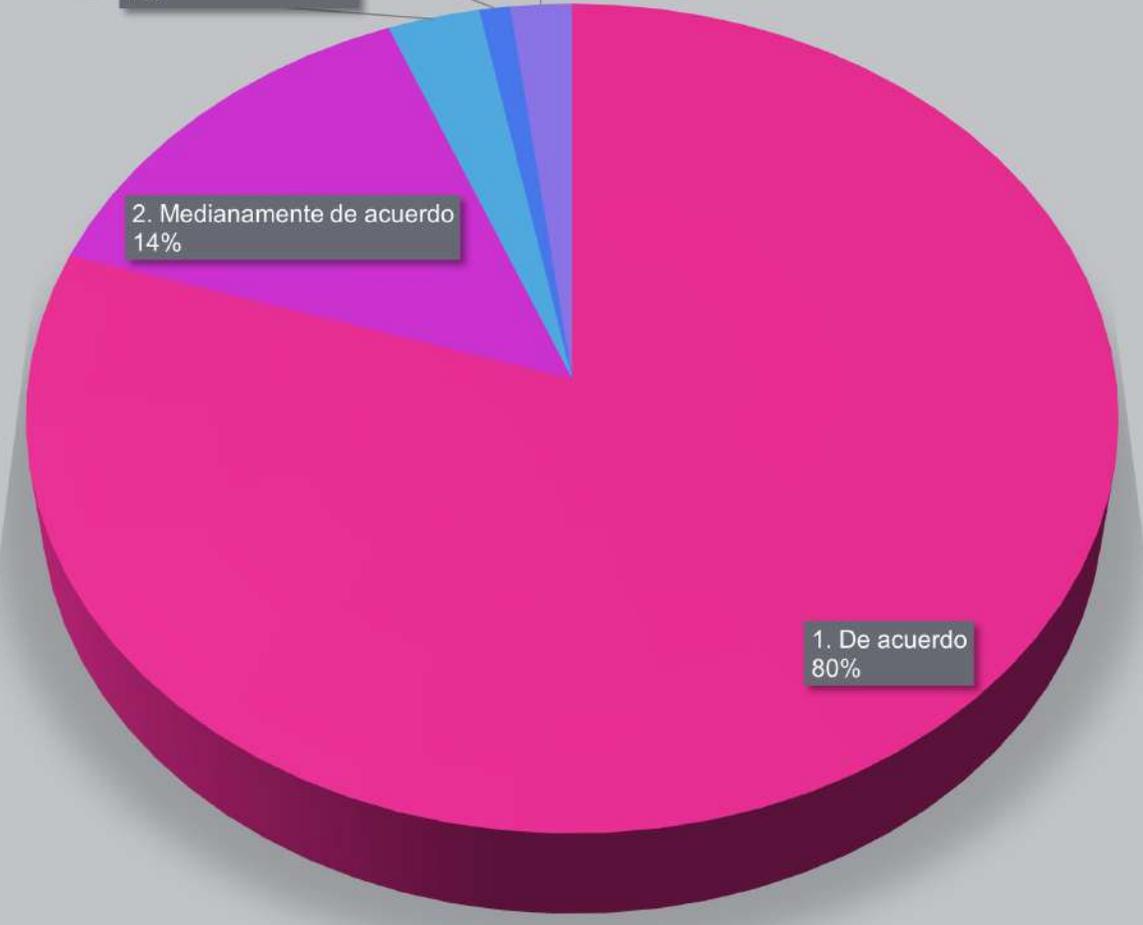
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo
3%

4. Medianamente en desacuerdo
1%

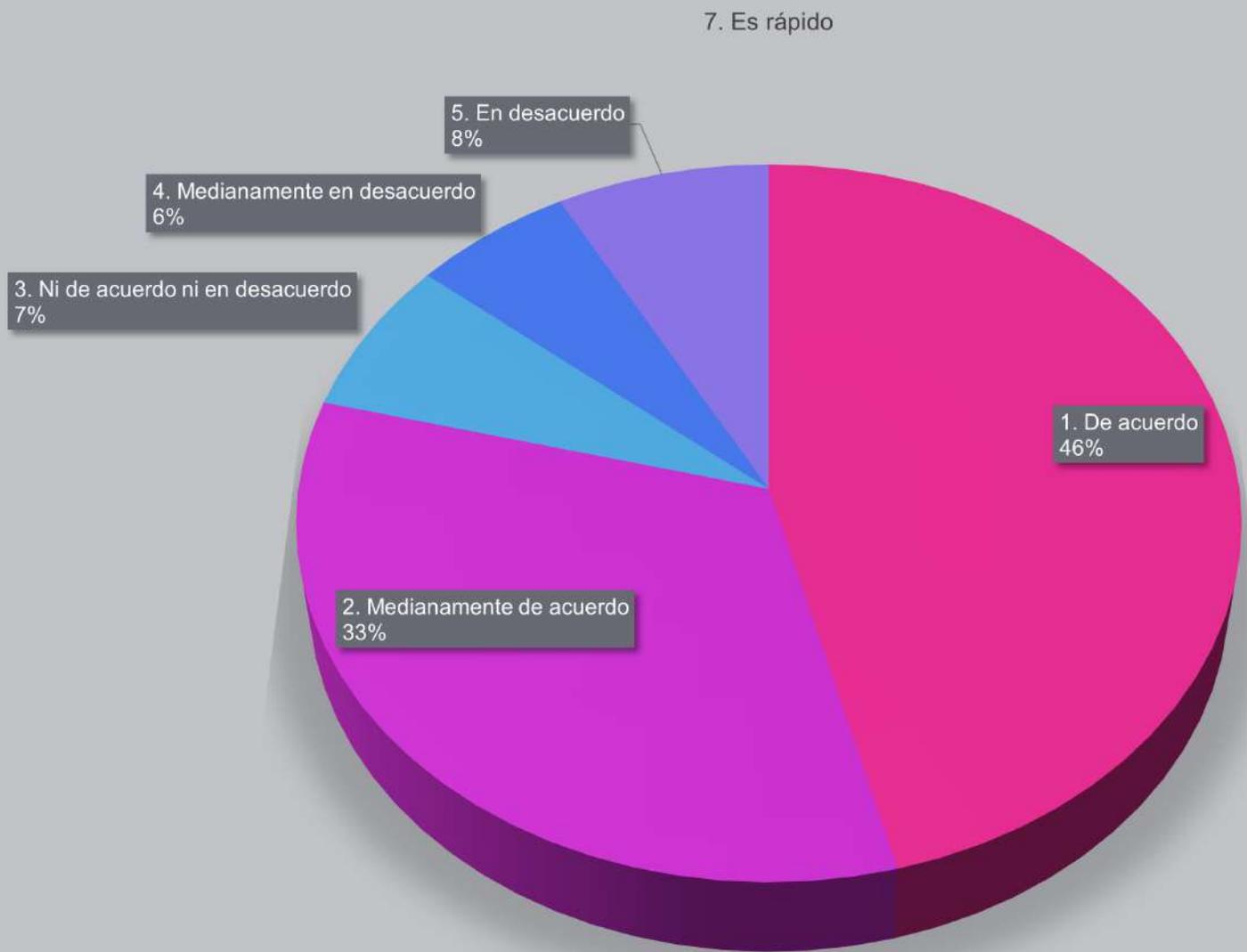
5. En desacuerdo
2%

2. Medianamente de acuerdo
14%

1. De acuerdo
80%

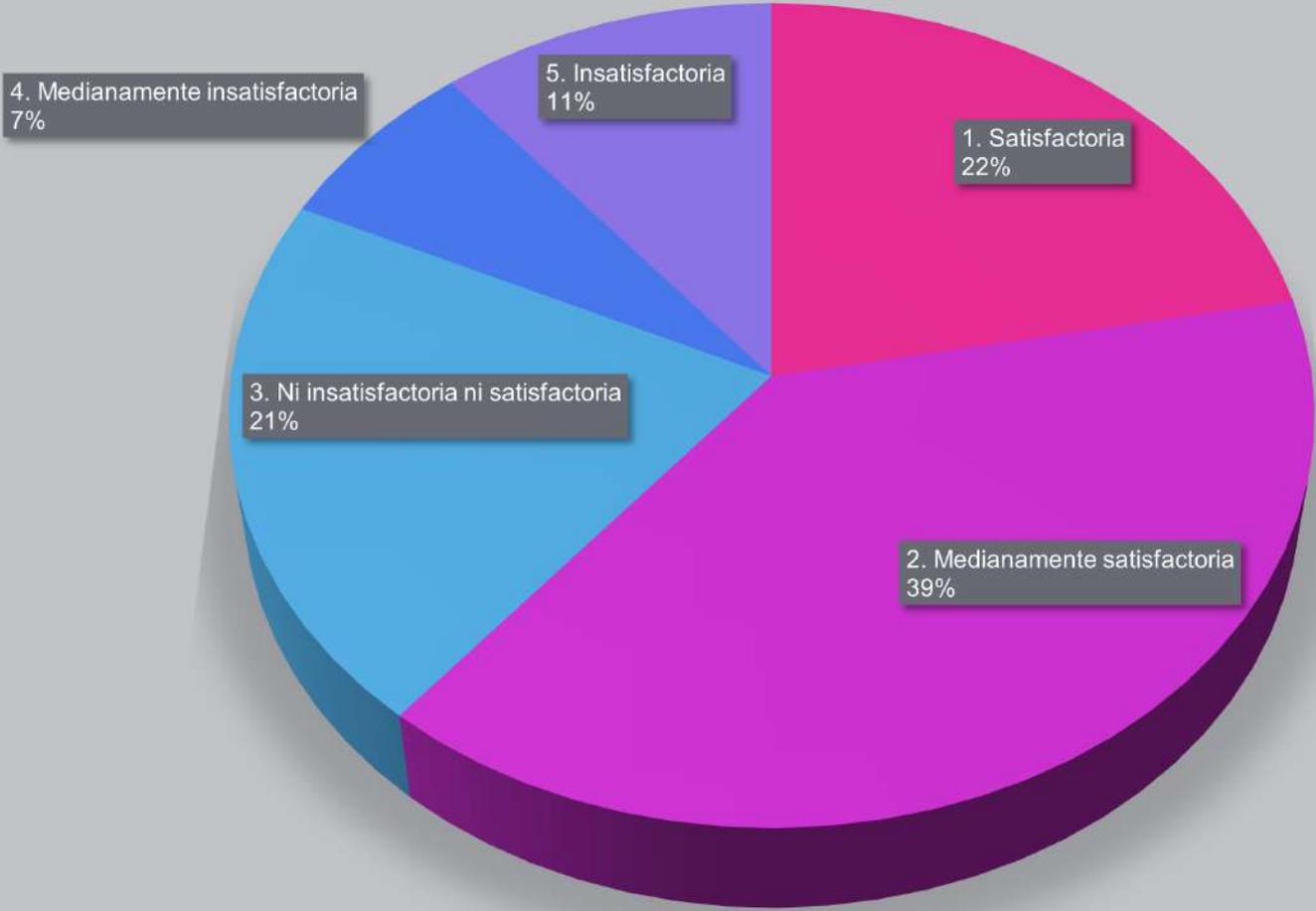


25.7- Considero que el transporte público en la zona Auditorio nacional-fuente de los...



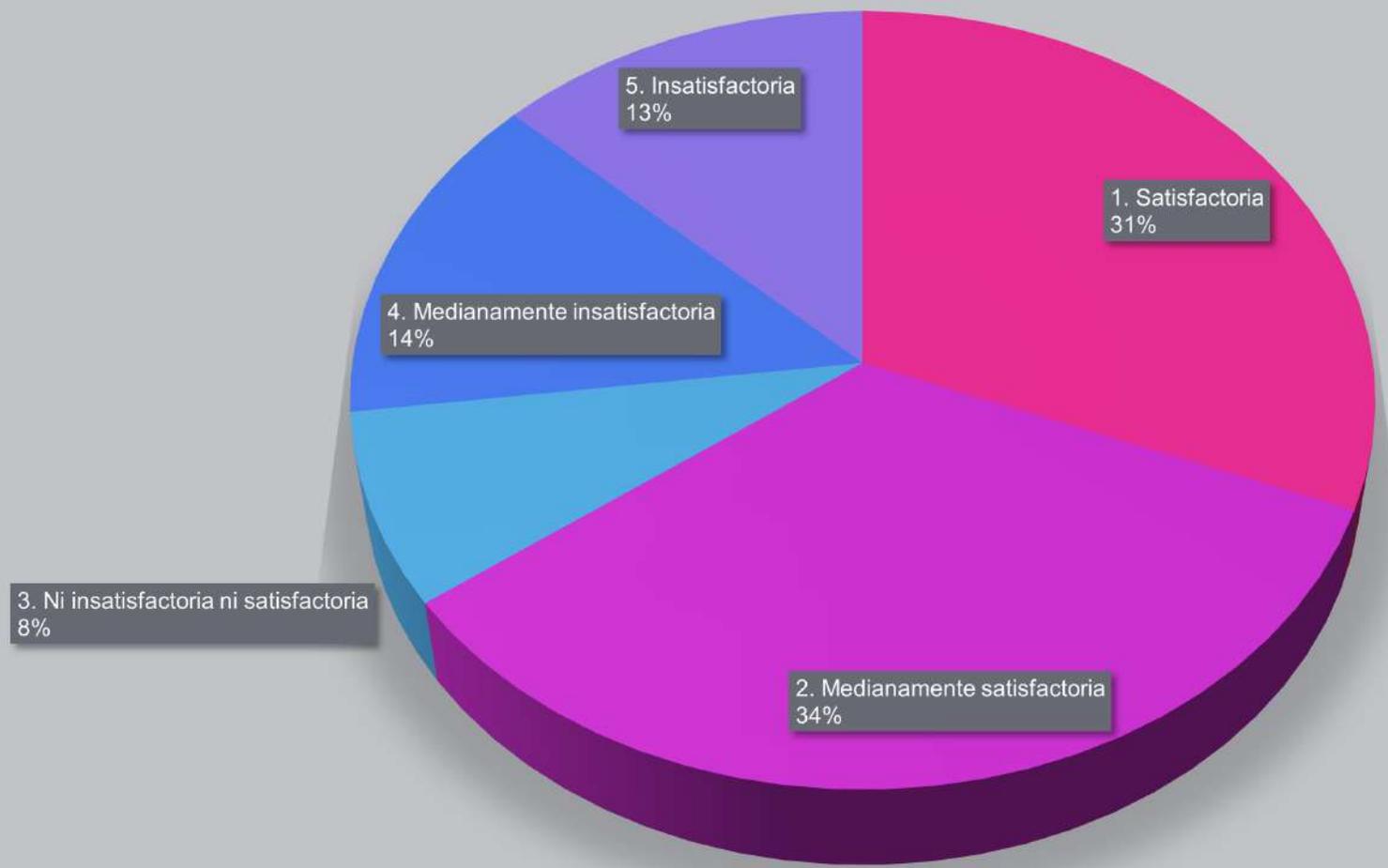
26.1 Considero que la Ciudad de México me proporciona vivienda de manera:

26.1 Considero que la Ciudad de México me proporciona vivienda de manera:



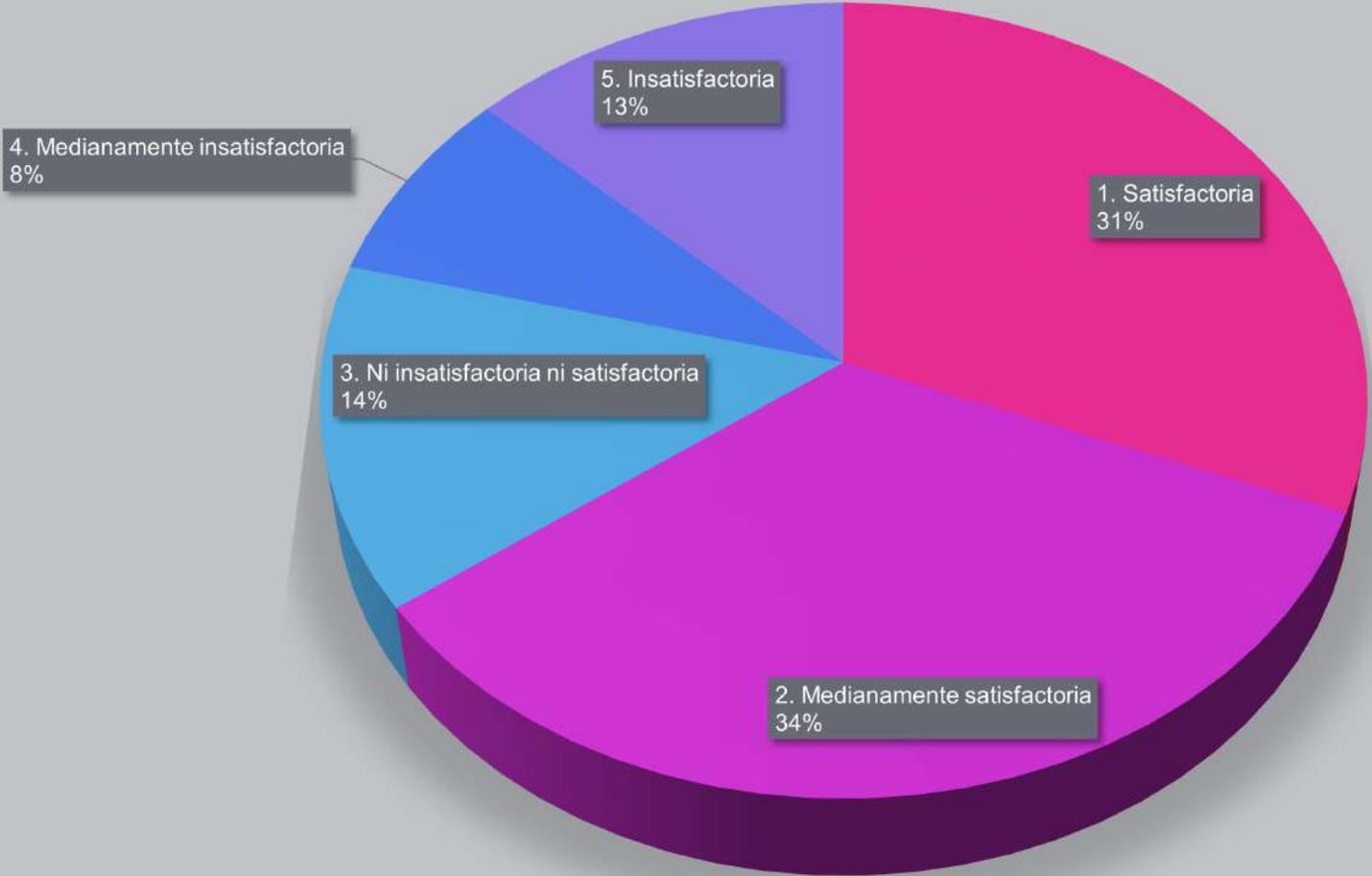
26.2 Considero que la Ciudad de México me proporciona Servicios de Salud de...

26.2 Considero que la Ciudad de México me proporciona Servicios de Salud de manera:



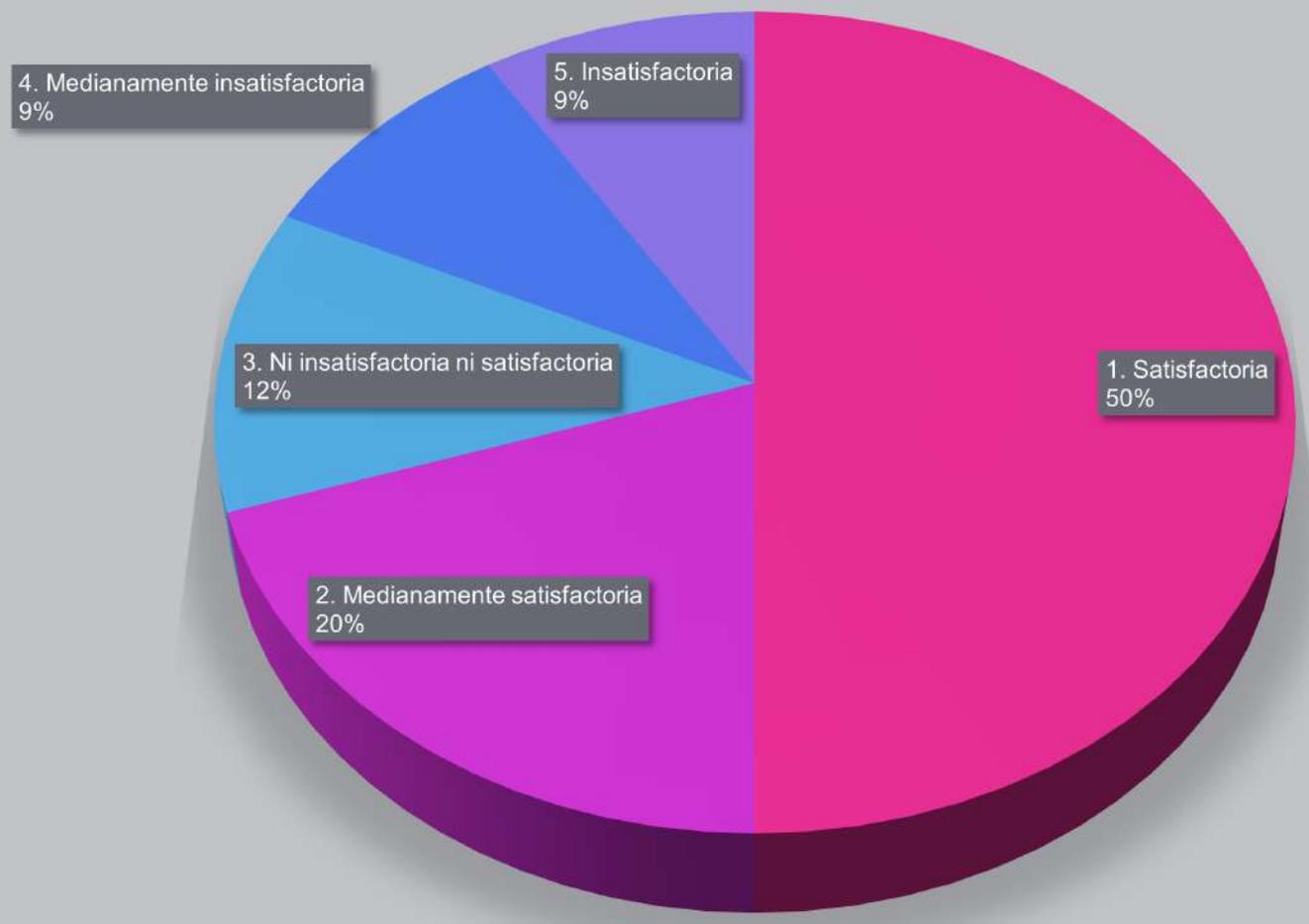
26.3 Considero que la Ciudad de México me proporciona Acceso laboral de...

26.3 Considero que la Ciudad de México me proporciona Acceso laboral de manera:



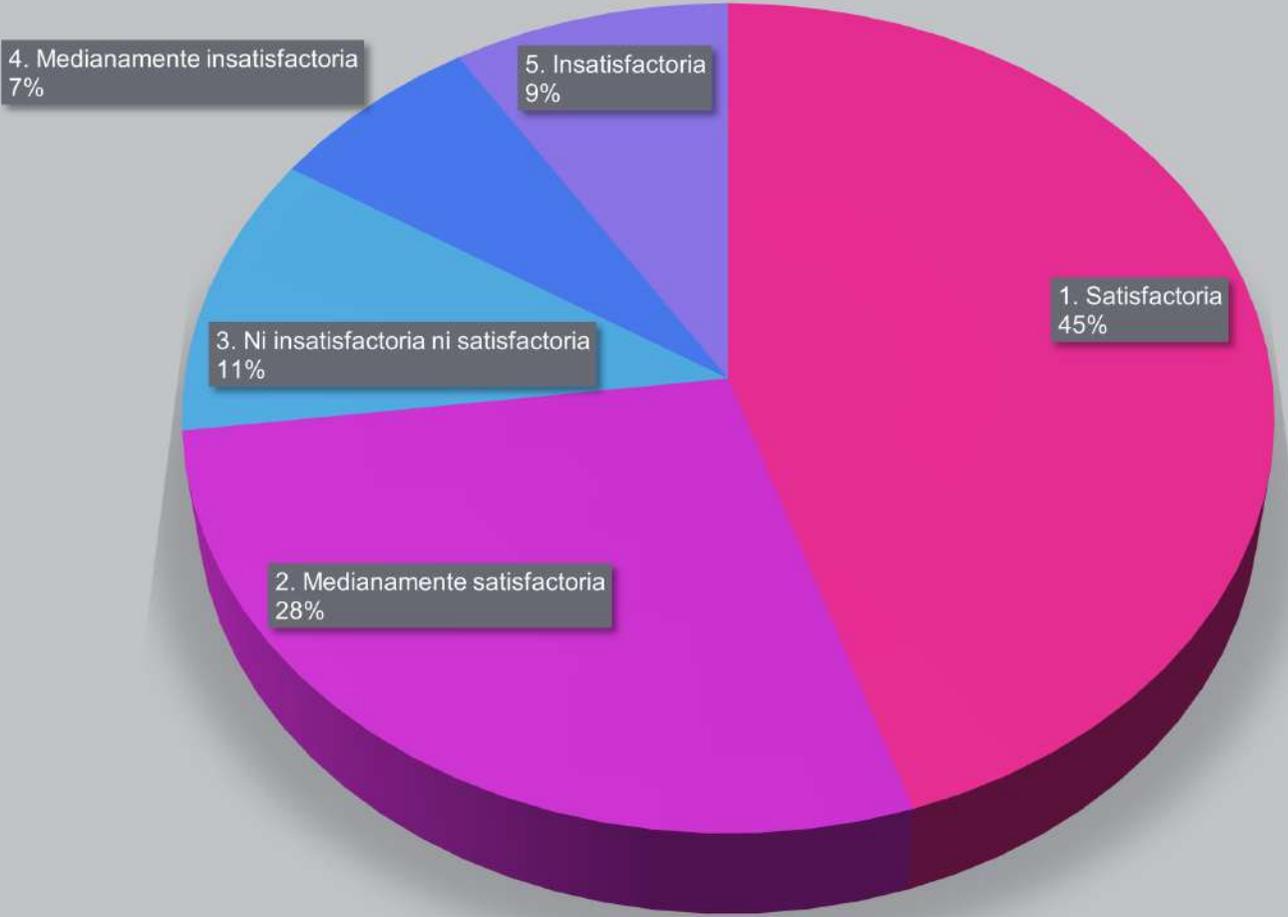
26.4 Considero que la Ciudad de México me proporciona Educación de...

26.4 Considero que la Ciudad de México me proporciona Educación de manera:



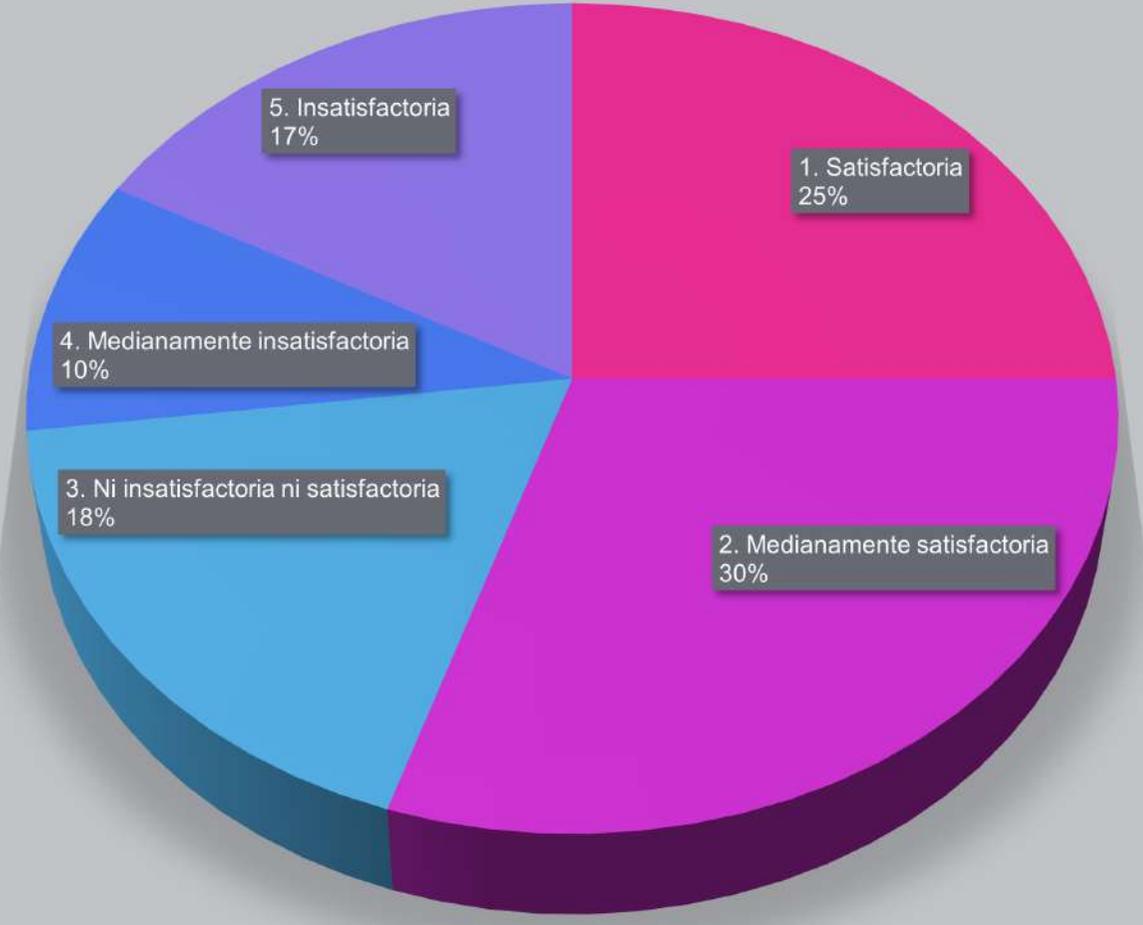
Cuenta de 26.5 Considero que la Ciudad de México me proporciona Tiempo libre para el ocio de...

Cuenta de 26.5 Considero que la Ciudad de México me proporciona Tiempo libre para el ocio de manera:



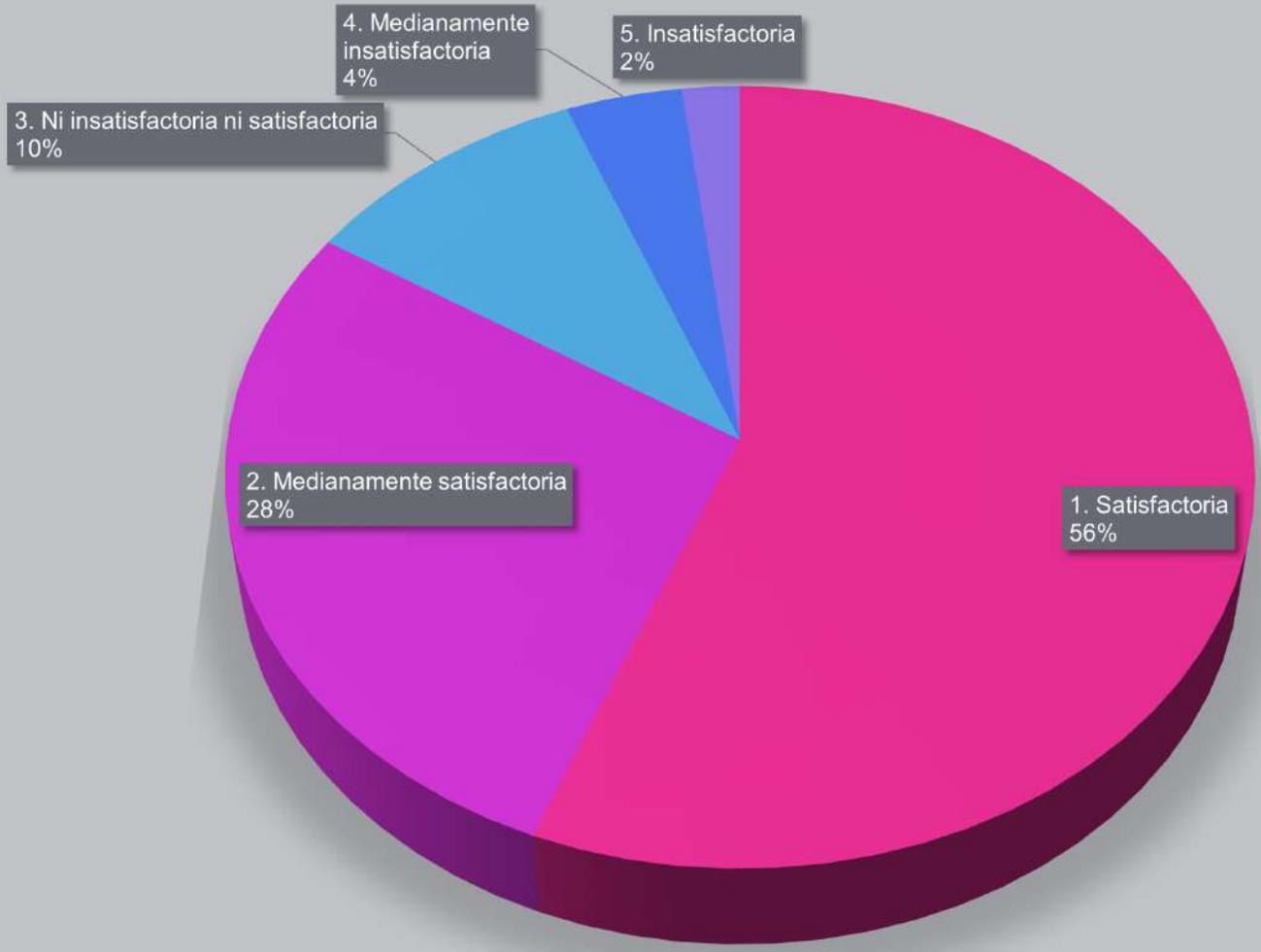
Cuenta de 26.6 Considero que la Ciudad de México me proporciona Participación ciudadana de...

Cuenta de 26.6 Considero que la Ciudad de México me proporciona Participación ciudadana de manera:



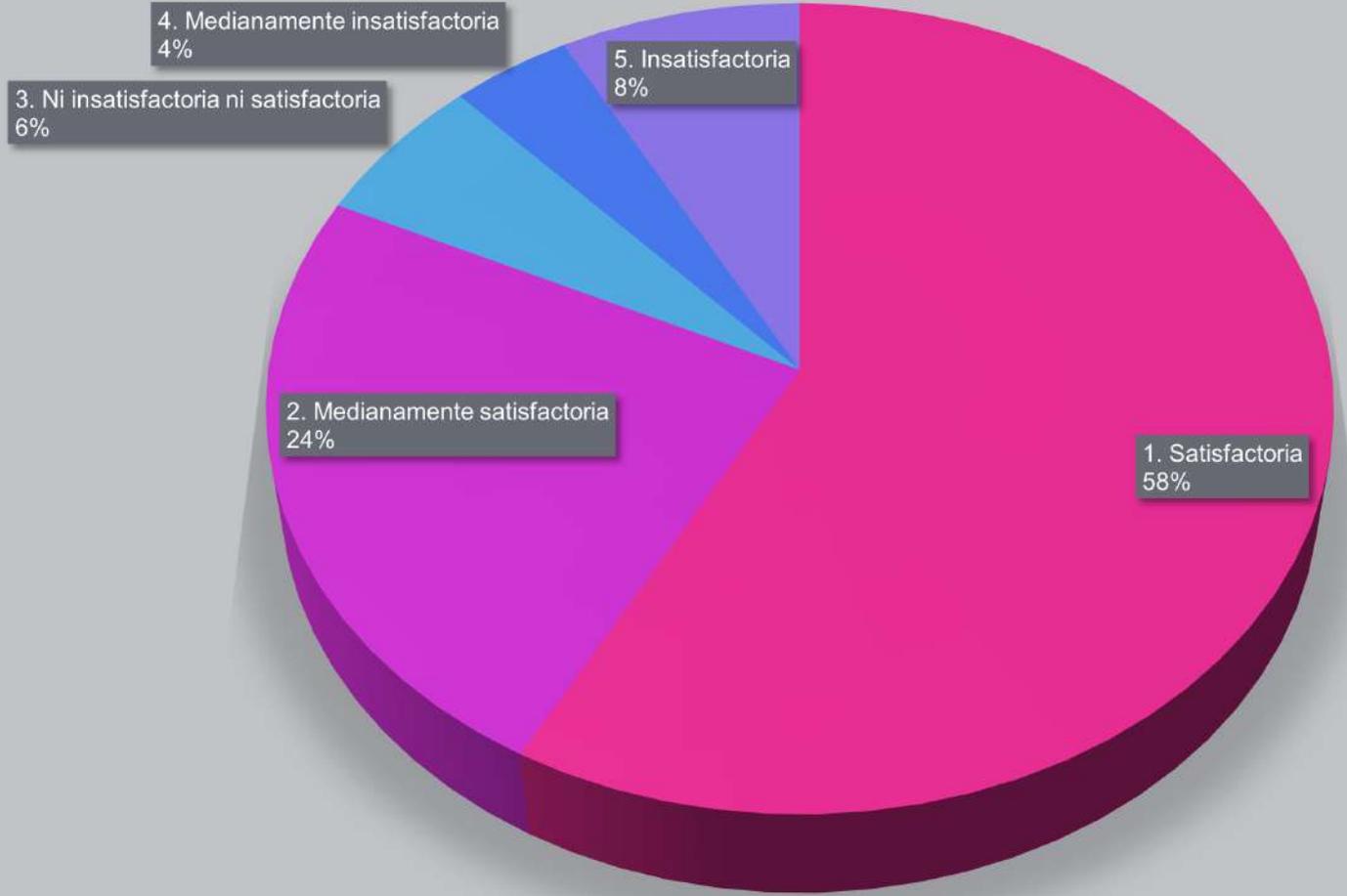
26.7 Considero que la Ciudad de México me proporciona Convivencia humana (relaciones familiares, de amistad, laborales, sentimentales) de...

Cuen26.7 Considero que la Ciudad de México me proporciona Convivencia humana (relaciones familiares, de amistad, laborales, sentimentales) de manera:



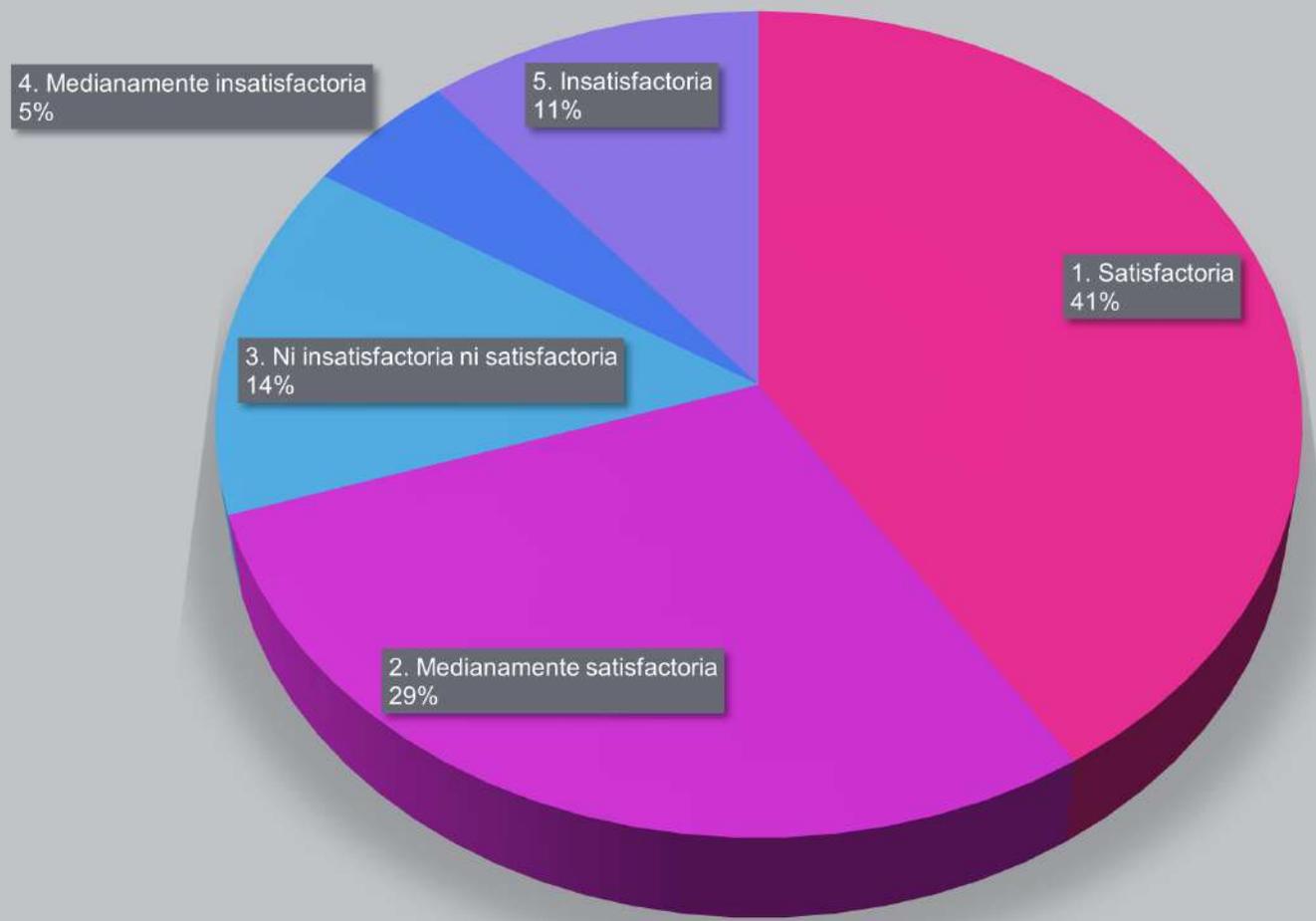
26.8 Considero que la Ciudad de México me proporciona Acceso a la cultura de...

26.8 Considero que la Ciudad de México me proporciona Acceso a la cultura de manera:



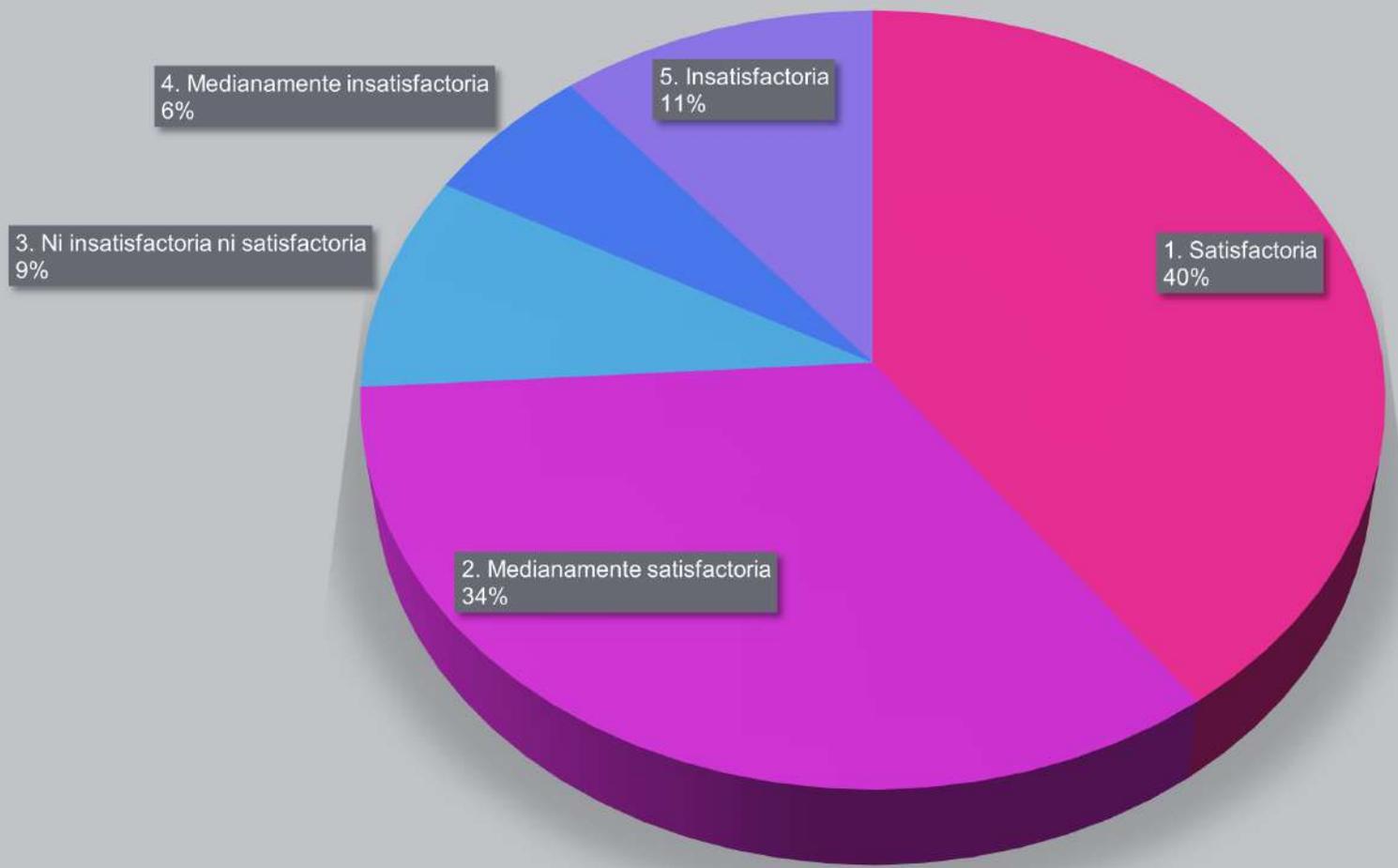
26.9 Considero que la Ciudad de México me proporciona Sentimiento de arraigo de...

26.9 Considero que la Ciudad de México me proporciona Sentimiento de arraigo de manera:



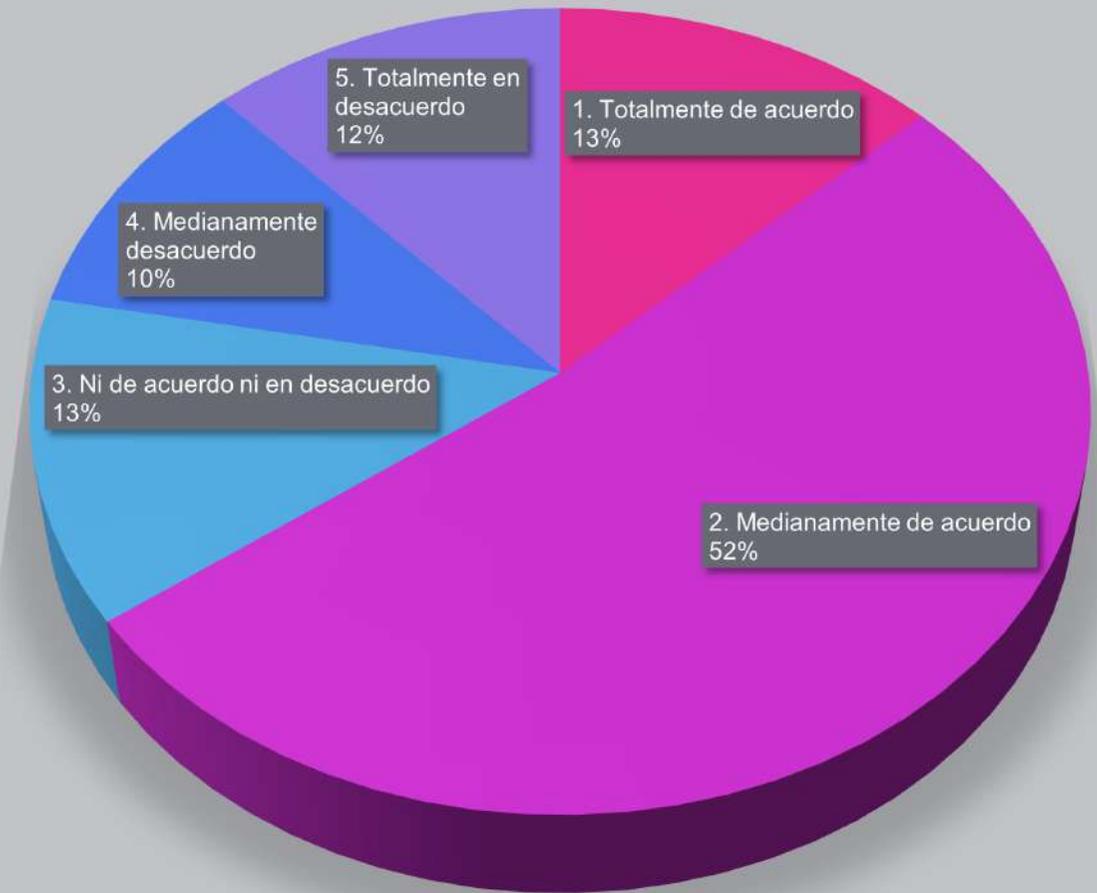
26.10 Considero que la Ciudad de México me proporciona Descanso de...

26.10 Considero que la Ciudad de México me proporciona Descanso de manera:



27. Considero que la Ciudad de México proporciona a las mujeres asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos para una vida digna y con un libre uso de la...

27. Considero que la Ciudad de México proporciona a las mujeres asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos para una vida digna y con un libre uso de la ciudad.



Espacio público general

1. ¿Qué entiendes por espacio público? ¿Estás de acuerdo que el EP es dominio público, para todos, de uso colectivo al ser accesible y fomenta la convivencia de la gente? ¿por qué?
2. ¿Por qué en ocasiones el espacio público puede verse restringido por lo socioeconómico? ¿qué otros factores pueden incidir en la restricción de espacios públicos?
3. Desde tu experiencia, ¿cómo debe de ser el EP?

EP del Territorio de estudio: metro Auditorio-Fuente de los Petróleos

4. Parece ser que lo económico es un factor que incide en la percepción de seguridad en el espacio público del metro Auditorio-Fuente de los Petróleos ¿por qué? ¿qué otros factores pueden incidir en esa percepción?
5. Parece ser que la zona auditorio-fuente de los petróleos no se considera libre de discriminación ¿a qué crees que se deba?
6. ¿El hacer uso de dicha zona ayuda a que te sientas como ciudadana activa (consideras te otorga beneficios) e impacte en tu calidad de vida por qué?

Movilidad

7. ¿Qué percibes / emociones experimentas al hacer uso del EP y transporte en la ciudad al realizar tus traslados más frecuentes en la ciudad?
¿Consideras estar expuesta a la violencia al usar el transporte público en CDMX?

Movilidad en el territorio de estudio

8. ¿Existe algún tipo de violencia en el transporte público del metro Auditorio-Fuente de Petróleos? ¿De qué tipo? En relación con la calidad de vida ¿cómo debería de ser el transporte público en la zona (qué características debería tener)?

Violencia sexual en el EP

9. Desde tu experiencia, ¿cómo las mujeres viven la ciudad? ¿Cómo sientes el peligro en la ciudad de México? ¿Cuáles son los retos que más afronta la mujer en la ciudad y en su movilidad dentro de ésta?
10. ¿Desde tu perspectiva a qué se debe que entre más jóvenes son las mujeres mayor acoso sexual reciben en espacios y transportes públicos y que además es de contacto / físico (las tocan, se les recargan)?
11. ¿Cómo crees que se ve reflejado el **machismo** en la ciudad? (mencionar acoso sexual)
12. ¿Por qué sería importante priorizar que existan opciones de espacios públicos para actividades que las mujeres desarrollan, por ejemplo: la menstruación, lactancia, ¿entre otras? ¿propondrías alguna otra?

Estrategias

13. ¿cuándo necesitas salir por la noche, qué alternativas utilizas (de transporte / seguridad / otras), en tu seguridad? Por ej. ¿tener compañía te genera alguna seguridad? (Qué tipo de compañía y qué tipo de seguridad te produce ¿Por qué te sientes más segura con un hombre (conocido que te acompaña) en el espacio público? ¿por qué te produce esa seguridad?)
14. ¿Haces uso de alguna otra estrategia para sentirte más segura?.

Habitabilidad

15. ¿Te consideras ciudadana activa en la ciudad (hacer uso del derecho a la ciudad)? ¿las mujeres participan en el hacer/rehacer de la ciudad? ¿por qué? ¿cómo crees que deberían de participar?
16. ¿Qué elementos o aspectos deben de tener una ciudad y sus espacios públicos y su movilidad, para que ofrezcas calidad de vida a quienes la habitan? Y en el caso de las mujeres, ¿cuáles podrían ser esos aspectos? ¿se garantiza por parte del gobierno?