

Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México

Paula Soto Villagrán

Editores:

Amado Crotte

Laureen Montes

División de Transporte

NOTA TÉCNICA N°
IDB-TN-1780

Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México

Paula Soto Villagrán

Editores:

Amado Crotte

Laureen Montes

Diciembre, 2019

**Catalogación en la fuente proporcionada por la
Biblioteca Felipe Herrera del
Banco Interamericano de Desarrollo**

Soto Villagrán, Paula.

Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México / Paula Soto Villagrán; Amado Crotte, Laureen Montes, editores.

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 1780)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Transportation-Social aspects-Mexico. 2. Urban transportation policy-Mexico. 3. Women and human security-Mexico. I. Crotte, Amado, editor. II. Montes, Laureen, editora. III. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. IV. Título. V. Serie.

IDB-TN-1780

Códigos JEL: J16; O18; L91

Palabras clave: Género, Transporte, Accesibilidad, Seguridad, Movilidad urbana, CETRAM, Trabajos de cuidados

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2019 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0

Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND)

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



BIDtransporte@iadb.org

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS MUJERES EN TRES CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM) DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México

Paula Soto Villagrán

Edición:

Amado Crotte

Laureen Montes

Diseño y diagramación:

Valeria Bernal

Contacto BID

BIDtransporte@iadb.org

genderlab@iadb.org

Copyright © 2019 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS MUJERES EN TRES CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM) DE LA CIUDAD DE MÉXICO

PAULA SOTO VILLAGRÁN

AGRADECIMIENTOS

Este documento se realizó en el marco del Bien Público Regional **"TRANSPORT GENDERLAB"**, el cual tiene como objetivo generar y diseminar conocimiento sobre el diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, que contribuya al desarrollo de servicios de transporte más eficientes, inclusivos y sostenibles en las ciudades de América Latina.

El estudio ha sido elaborado por Paula Soto Villagrán, bajo la directriz y supervisión de la Secretaría de Movilidad, el Órgano Regulador del Transporte, la Secretaría de las Mujeres de Ciudad de México, y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Agradecemos a los equipos de trabajo de cada una de estas instituciones por su valiosa labor, así como a todos los expertos involucrados en su elaboración.

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN:

Carlos Castro Reséndiz (responsable de levantamiento de campo y análisis cualitativo), Diana Domínguez Sánchez (responsable de diseño muestral y procesamiento estadístico), Erandi Barroso Olmedo, Tania Hernández Chettrirquin, Tanisha Silva Aguilar y Pilar López Corona (etnografías móviles y coordinadoras de encuestadoras), Alonda Amaro, Mariela Arreola, Gisel Estrella, Misillene García, Berenice Gómez, Claudia Gómez, Yuliana López, Fátima López, Alicia Magaña, Lucía Méndez, Karen Mendoza, Miriam Nejapa, Gabriela Rivera, Ana Paola Ruiz, Jimena Sánchez (encuestadoras).

SECRETARÍA DE MOVILIDAD:

Andrés Lajous Loaeza (Titular de la Secretaría de Movilidad), Rodrigo Díaz (Subsecretario de Movilidad), Brando Flores (Subsecretario de Transporte), Nadjeli Babinet (Directora de Coordinación Estratégica), María Fernanda Rivera (Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable), Mayra Cabrera (Directora Ejecutiva de Cultura de la Movilidad), Marianely Patlán (Asesora técnica en Planeación de Transporte Sustentable para la Dirección General de Planeación y Políticas), Ana Villarreal (Jefa de Unidad Departamental de Asesoría y Enlace), Mauricio Sosa Santibañez (Jefe de Unidad Departamental de Coordinación Estratégica).

ÓRGANO REGULADOR DEL TRANSPORTE:

Natalia Rivera Hoyos (Coordinadora General del Órgano Regulador de Transporte), Mónica Mariana Martínez Cadena (Ex Directora Ejecutiva de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal), Paola Andrea Velarde Chuquimia (Subdirectora de Estudios del Transporte), Gabriela García Alvarado (Enlace de operación, supervisión y vigilancia CETRAM Taxqueña), Hector Hernández González (Enlace de operación, supervisión y vigilancia CETRAM Pantitlán), Martín Tapia Gómez (Enlace de operación, supervisión y vigilancia CETRAM Indios Verdes)

SECRETARÍA DE LAS MUJERES:

Gabriela Rodríguez Ramírez (Titular de la Secretaría de las Mujeres), Yazmín S. Pérez Haro (Directora General de Igualdad Sustantiva), Yessica Nayelly Gutiérrez Mena (Responsable Proyecto Prioritario “Ciudad Incluyente y Buen Vivir para las Mujeres)

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO:

Amado Crotte (Especialista Senior de Transporte), Laureen Montes (Especialista de Transporte), Paula Cruz (Especialista Senior de Transporte), Aziz Baladi (Consultor de Transporte), Marc Jacob (Consultor de Transporte), Valentina Montoya (Consultora de Género y Transporte) Valeria Bernal (Diseñadora Transport Gender Lab)

ÍNDICE

GLOSARIO.....	10
RESUMEN EJECUTIVO.....	12
1. INTRODUCCIÓN.....	18
2. APROXIMACIÓN METODOLÓGICA Y CONCEPTUAL.....	22
3. EL CASO DE ESTUDIO: LOS CETRAM.....	26
4. PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y VICTIMIZACIÓN SEXUAL EN LOS CETRAM..	34
PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y VICTIMIZACIÓN SEXUAL EN LOS CETRAM.....	36
DENUNCIA, REACCIONES Y MEDIDAS DE LAS MUJERES ANTE LA VIOLENCIA.....	44
5. MOVILIDAD.....	46
PATRONES DE DESPLAZAMIENTO.....	48
ACCESO A MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS.....	48
PROPÓSITO DEL VIAJE.....	49
FRECUENCIA DE USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	51
TIEMPOS DE VIAJE.....	56
VIAJES, PROPÓSITOS Y MODOS DE TRANSPORTE EN UN DÍA TÍPICO.....	58
MOVILIDAD DEL CUIDADO.....	62
CUIDADOS GENERALES.....	62
VIAJES DE CUIDADOS.....	65
LA IMPORTANCIA DE MEDIR LOS VIAJES DEL CUIDADO.....	68

6. ACCESIBILIDAD E INFRAESTRUCTURA EN LOS CETRAM.....	70
BARRERAS DE ACCESIBILIDAD.....	72
MAPAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LAS MUJERES USUARIAS.....	74
DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS CETRAM.....	82
CETRAM PANTITLÁN.....	83
CETRAM INDIOS VERDES.....	86
CETRAM TAXQUEÑA.....	89
 7. PROPUESTAS: HACIA UN DISEÑO DE CETRAM ORIENTADO A LA SEGURIDAD, LA MOVILIDAD DEL CUIDADO Y LA ACCESIBILIDAD PARA MUJERES.....	 92
MAPAS DE ACCIONES.....	98
 BIBLIOGRAFÍA.....	 102

CUADROS. GRÁFICAS

CUADRO 1. COMPARATIVO MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE AFIRMAN HABER SIDO VÍCTIMAS DE ESTAS SITUACIONES MIENTRAS RECORRÍA EL CETRAM EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES (PORCENTAJES).....	18
CUADRO 2. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE PANTITLÁN.....	20
CUADRO 3. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE INDIOS VERDES.....	22
CUADRO 4. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE TAXQUEÑA.....	24
CUADRO 5. ¿USTED CUENTA CON...? (PORCENTAJES).....	30
CUADRO 6. PROMEDIO DE TIEMPO DE TRASLADO POR MOTIVO DE VIAJE DE LAS USUARIAS DE LAS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA EN UN DÍA TÍPICO (MINUTOS).....	37
CUADRO 7. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS VIAJES.....	38
CUADRO 8. MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS VIAJES DE LAS USUARIAS DE LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA EN UN DÍA TÍPICO.....	40
CUADRO 9. PORCENTAJE DE MUJERES POR RANGO DE EDAD QUE TIENEN A SU CUIDADO A UNA O MÁS PERSONAS.....	41
CUADRO 10. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE TAXQUEÑA*.....	43
CUADRO 11. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE PANTITLÁN*.....	44
CUADRO 12. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE INDIOS VERDES*.....	45
CUADRO 13. BARRERAS DE ACCESIBILIDAD.....	47
CUADRO 14. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM PANTITLÁN.....	56
CUADRO 15. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM INDIOS VERDES.....	59
CUADRO 16. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM TAXQUEÑA.....	62

GRÁFICA 1. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE TRANSITAN POR EL CENTRO SEGÚN PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN EL CETRAM.....	17
GRÁFICA 2. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE TRANSITAN POR EL CETRAM, SEGÚN ACCIÓN QUE TOMARON CUANDO SUFRIERON ACOSO SEXUAL.....	27
GRÁFICA 3. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS MUJERES MAYORES DE 15 AÑOS QUE SABEN CÓMO DENUNCIAR EL ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	28
GRÁFICA 4. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS MUJERES USUARIAS DE LA CETRAM DE TAXQUEÑA, PANTITLÁN E INDIOS VERDES POR PROPÓSITO DE VIAJE.....	31
GRÁFICA 5. FRECUENCIA DE USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR LAS USUARIAS DE LOS CETRAM DE 15 AÑOS Y MÁS (PORCENTAJES).....	32
GRÁFICA 6. PORCENTAJE DE LOS HORARIOS EN QUE SE UTILIZÓ MAYORMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO*.....	33
GRÁFICA 7. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ENTREVISTADAS EN LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA POR PREFERENCIA EN EL USO DE MODOS DE TRANSPORTE.....	34
GRÁFICA 8. MOTIVO DE PREFERENCIA DE MODO DE TRANSPORTE*.....	35
GRÁFICA 9. ¿QUE IMPIDE QUE USTED CAMBIE DEL MODO DE TRANSPORTE ACTUAL AL MODO QUE PREFERIRÍA? (PORCENTAJES).....	36
GRÁFICA 10. PROPÓSITO DE LOS VIAJES QUE REALIZAN LAS USUARIAS DE LOS CETRAM EN UN DÍA TÍPICO*.....	39
GRÁFICA 11. ¿A QUIÉN O A QUIÉNES TIENE A SU CUIDADO?.....	42
GRÁFICA 12. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ENTREVISTADAS EN LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA POR VIAJES DE CUIDADO.....	46

MAPAS E IMÁGENES

MAPA 1. LOCALIZACIÓN DE CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL, 2019.....	12
MAPA 2. OFERTA DE TRANSPORTE EN CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL, 2019.....	13
MAPA 3. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM PANTITLÁN.....	14
MAPA 4. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM INDIOS VERDES.....	15
MAPA 5. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM TAXQUEÑA.....	16
MAPA 6. MAPA DE LA INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM PANTITLÁN.....	55
MAPA 7. MAPA DE LA INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM INDIOS VERDES.....	58
MAPA 8. MAPA DE LA INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM TAXQUEÑA.....	61
MAPA 9. MAPA DE ACCIONES PANTITLÁN.....	72
MAPA 10. MAPA DE ACCIONES INDIOS VERDES.....	72
MAPA 11. MAPA DE ACCIONES TAXQUEÑA.....	73
IMAGEN 1. ETAPAS DE LA PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN.....	10
IMAGEN 2. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE MARÍA.....	51
IMAGEN 3. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE SANTA.....	52
IMAGEN 4. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE BLANCA.....	53

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

BID - BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

CAF - BANCO DEL DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

CETRAM - CENTRO DE TRANSFERENCIA MODAL

FODA - FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS

INEGI - INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA

ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS PARA EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO

ONU MUJERES - ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS DEDICADA A PROMOVER LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES

ORT - ÓRGANO REGULADOR DE TRANSPORTE

OSC - ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL

SEMUJERESL - SECRETARÍA DE LAS MUJERES DE CIUDAD DE MÉXICO

SEMOVI - SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

GLOSARIO

ACOSO SEXUAL EN EL ESPACIO PÚBLICO: EL ACOSO SEXUAL INCLUYE FORMAS SIN CONTACTO, TALES COMO, COMENTARIOS SEXUALES SOBRE LAS PARTES DEL CUERPO O LA APARIENCIA DE UNA PERSONA, SILBIDOS MIENTRAS UNA MUJER O UNA NIÑA PASA, EXIGE FAVORES SEXUALES, OBSERVACIONES SEXUALES SUGERENTES, SEGUIMIENTO, EXPOSICIÓN DE ÓRGANOS SEXUALES A ALGUIEN Y, FORMAS FÍSICAS DE CONTACTO, COMO ACERCARSE A ALGUIEN EN LA CALLE O EL TRANSPORTE PÚBLICO, AGARRÁNDOLO, PELLIZCANDO, DANDO PALMADAS O FROTÁNDOSE CONTRA OTRA PERSONA DE UNA MANERA SEXUAL (ONU MUJERES, 2011).

CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM): SON NODOS DE COINCIDENCIA DE DOS O MÁS TIPOS DE MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO. ESTOS ESPACIOS, ARTICULADORES DE LA TRAZA URBANA, PERMITEN EL CRUCE DE PERSONAS, INTERESES, TRANSACCIONES, DESTINOS Y MOMENTOS. SON ACUMULADORES DE PRÁCTICAS SOCIALES, CONECTORES DE SISTEMAS URBANOS QUE REPRESENTAN CENTRALIDADES DENTRO DE LA URBE (ITDP, 2014)

DESPLAZAMIENTO: EL TRAYECTO ENTRE ORIGEN Y DESTINO DEL VIAJE. EL DESPLAZAMIENTO SIGNIFICA EL MOVIMIENTO DE UN PUNTO X A UN PUNTO Y, ES IR DE UN LUGAR A OTRO Y PARA ELLO PUEDE HACERSE USO DE TRANSPORTES MOTORIZADOS O NO MOTORIZADOS.

MOVILIDAD: LDESDE UNA PERSPECTIVA SOCIOLÓGICA SE ENTIENDE COMO EL MOVIMIENTO DE PERSONAS Y OBJETOS ORGANIZADO POR NORMAS Y SABERES, Y LLEVADO A CABO A TRAVÉS DE REDES, MODOS E INFRAESTRUCTURAS (URRY, 2011). DE TAL FORMA LAS MOVILIDADES SE ENTIENDEN COMO UN ENSAMBLE DE TECNOLOGÍAS, PRÁCTICAS SOCIOESPACIALES Y REPRESENTACIONES, QUE NO SON NEUTRAS, SINO QUE SE ENMARCAN EN RELACIONES DE PODER DESIGUALES ANCLADAS EN CONTEXTOS SOCIOESPACIALES CONCRETOS.

CUIDADOS: LOS CUIDADOS COMPRENDEN ACTIVIDADES MATERIALES QUE IMPLICAN DEDICACIÓN DE TIEMPO Y UN INVOLUCRAMIENTO EMOCIONAL Y AFECTIVO Y PUEDE SER REALIZADO DE FORMA REMUNERADA O NO, POSTERIORMENTE SE CONCEPTUALIZÓ COMO LA ACCIÓN DE AYUDAR A UN NIÑO O A UNA PERSONA DEPENDIENTE EN EL DESARROLLO Y EL BIENESTAR DE SU VIDA COTIDIANA. ENGLOBA, POR TANTO, HACERSE CARGO DE LOS CUIDADOS MATERIALES, LO QUE IMPLICA UN TRABAJO; DE LOS CUIDADOS ECONÓMICOS, LO QUE IMPLICA UN COSTO ECONÓMICO, Y DE LOS CUIDADOS PSICOLÓGICOS, LO QUE IMPLICA UN VÍNCULO AFECTIVO, EMOTIVO, SENTIMENTAL (AGUIRRE ET. AL, 2011).

MOVILIDAD DEL CUIDADO: MOVILIDAD DEL CUIDADO: CONCEPTO ACUÑADO Y PROPUESTO POR INÉS SÁNCHEZ DE MADARIAGA, QUE ABARCA LOS VIAJES ASOCIADOS CON EL TRABAJO DE CUIDADO, EL CUAL SE DEFINE COMO EL TRABAJO NO REMUNERADO REALIZADO POR ADULTOS PARA NIÑAS/OS Y OTRAS PERSONAS A CARGO, INCLUIDO EL TRABAJO RELACIONADO CON EL MANTENIMIENTO DE UN HOGAR (SÁNCHEZ DE MADARIAGA, 2009, 2013). EL HECHO DE QUE LAS MUJERES DEDIQUEN MÁS TIEMPO QUE LOS HOMBRES A REALIZAR TRABAJOS DE CUIDADO Y MENOS TIEMPO QUE LOS HOMBRES EN EMPLEOS REMUNERADOS Y ACTIVIDADES DE OCIO IMPLICA QUE LA CONSIDERACIÓN DEL TRABAJO DE CUIDADO ES CLAVE PARA LA IGUALDAD DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE, YA QUE MUCHAS TAREAS DE CUIDADO REQUIEREN TRANSPORTE PARA ACCEDER A LAS INSTALACIONES O SERVICIOS UBICADOS EN DIFERENTES PARTES DE LA CIUDAD.

SEGURIDAD DE LAS MUJERES Y LAS NIÑAS: LA SEGURIDAD CIUDADANA DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO BUSCA FORTALECER EL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE LAS MUJERES Y SU CIUDADANÍA ACTIVA, AL REDUCIR LA VIOLENCIA PÚBLICA Y PRIVADA. (...) LA INCLUSIÓN DE LA PERSPECTIVA DE LAS MUJERES EN LA PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD EN LAS CIUDADES ES VITAL PARA EL USO Y DISFRUTE DE SUS SERVICIOS Y LOS ESPACIOS PÚBLICOS (FALÚ Y SEGOVIA, 2007: 10). SEGÚN MARÍA NAREDO ES IMPRESCINDIBLE QUE SE RECONOZCA EL DERECHO DE LA SEGURIDAD DESDE LA MIRADA DE MUJERES Y NIÑAS, PROPONE QUE LAS MUJERES REIVINDIQUEMOS EL DERECHO A DEFINIR LA SEGURIDAD DESDE NUESTRAS NECESIDADES COMO CIUDADANAS, DESDE NUESTRAS EXPECTATIVAS, ROMPIENDO ASÍ LA DINÁMICA DE "VÍCTIMAS PROTEGIDAS" DENTRO DE UN MODELO DE SEGURIDAD PROFUNDAMENTE MASCULINO.

VIOLENCIA SEXUAL: SE DEFINE COMO CUALQUIER ACTO SEXUAL COMETIDO CONTRA LA VOLUNTAD DE OTRA PERSONA, YA SEA EN EL CASO DE QUE LA VÍCTIMA NO DÉ EL CONSENTIMIENTO O CUANDO NO SE PUEDE DAR CONSENTIMIENTO PORQUE LA PERSONA ES UN NIÑO O UNA NIÑA, TIENE UNA DISCAPACIDAD MENTAL, O ESTÁ GRAVEMENTE INTOXICADA O INCONSCIENTE COMO RESULTADO DE ALCOHOL O DROGAS. ESO ABARCA TANTO EL ACOSO SEXUAL COMO OTRAS FORMAS DE AGRESIÓN SEXUAL, COMO EL INTENTO DE VIOLACIÓN. EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS LA FORMA DE VIOLENCIA SEXUAL QUE OCURRE CON MÁS FRECUENCIA ES EL ACOSO SEXUAL PERO NO ES LA ÚNICA FORMA. PUEDEN OCURRIR ABUSOS SEXUALES, VIOLACIONES, EXPLOTACIÓN SEXUAL, PROSTITUCIÓN FORZADA Y FEMINICIDIOS (ONU MUJERES, 2011).

A photograph of a city street at sunset, with a warm orange and yellow color palette. A white bus is on the left side of the frame. In the center, a pedestrian crosswalk with white diagonal stripes is visible. Several people are walking across the street, including a person with a backpack in the foreground. The background shows trees and buildings under a hazy sky.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente estudio abordó las necesidades de viaje de mujeres usuarias en tres Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México (CETRAM), Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña. Mediante una estrategia de investigación mixta cualitativa y cuantitativa se realizó un diagnóstico con base en tres dimensiones centrales: movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres. Especial énfasis tuvo la problematización de la relación entre movilidad y trabajo de cuidados, por sus implicaciones en el diseño y planeación de las políticas públicas de movilidad y transporte público¹.

¹ Resultados parciales sobre el estudio se encuentran en las páginas web de SEMOVI, ORT y SEMUJER

RESUMEN EJECUTIVO



LOS HALLAZGOS SOBRE MOVILIDAD Y CUIDADOS:

- Más de la mitad de las entrevistadas utilizaron el transporte público todos los días, independientemente del CETRAM donde fueron encuestadas, lo que significa una alta dependencia de las mujeres al transporte que utilizan para realizar sus actividades cotidianas.
- El uso del CETRAM está relacionado con dos actividades principales, que son trabajar y estudiar. Ambos propósitos de viaje ocupan las tres cuartas partes de las respuestas señaladas por las usuarias de los CETRAM.
- Sin embargo, es importante precisar que los CETRAM son utilizados por las mujeres para realizar otras actividades como: visitar a un familiar, asuntos de salud personal o de otros dependientes, ir de compras, hacer trámites, acompañar a un familiar, entre otras, lo que visibiliza una serie de viajes que hacen más complejos los patrones de desplazamientos de las mujeres.
- La experiencia del viaje de las mujeres varía con aspectos como el ciclo vital, de manera que las mujeres que son madres requieren acceder al trabajo junto a la gestión de la provisión de alimentación, trámites, pagos de cuentas y al cuidado de niños/as y personas adultas mayores que tienen necesidades específicas de salud y educación.
- El tiempo promedio de viajes es de poco más de una hora en los tres CETRAM y los principales medios de transporte utilizados son el microbús, las combis o el metro para la realización de las actividades cotidianas de las usuarias.
- Estos viajes denominados según el término acuñado por Inés Sánchez de Madariaga “movilidad de cuidados”.



EN TÉRMINOS DE INSEGURIDAD Y VIOLENCIA SEXUAL LOS RESULTADOS DEL ESTUDIO MUESTRAN QUE:

- La inseguridad es un problema persistente en los viajes en el transporte público. En particular el estudio muestra que casi la mitad de las usuarias de los tres CETRAM afirmaron haber recibido piropos ofensivos u obscenos de carácter sexual. Igualmente, poco más de la mitad de las usuarias de cada CETRAM dijeron que en el último año le miraron morbosamente el cuerpo, casi tres de cada diez mujeres indicaron que les han recargado el cuerpo con intenciones de carácter sexual, y casi en los mismos porcentajes se encuentran aquellas mujeres que mencionaron haber sentido miedo de sufrir un ataque sexual.
- Resulta preocupante que en los tres CETRAM, casi ocho de cada diez entrevistadas no sabe cómo realizar una denuncia en caso de ser víctima de acoso en el transporte público.
- Los hallazgos también puntualizan que en la interacción entre las mujeres usuarias con las infraestructuras de los CETRAM se generan condiciones que vulneran las experiencias del viaje de las usuarias, tales como la escasa o nula iluminación, la poca visibilidad por obstáculos físicos, la falta de señalética, la basura que puede ser un obstáculo, el ruido que impide que sean oídas o escuchadas, los grupos de hombres, la falta de civismo vinculado al deterioro de la infraestructura, entre otros factores son visibilizados como elementos del entorno que agudizan el temor a la agresión sexual. A partir de las áreas críticas de las cuales se desprenden propuestas específicas de intervención.



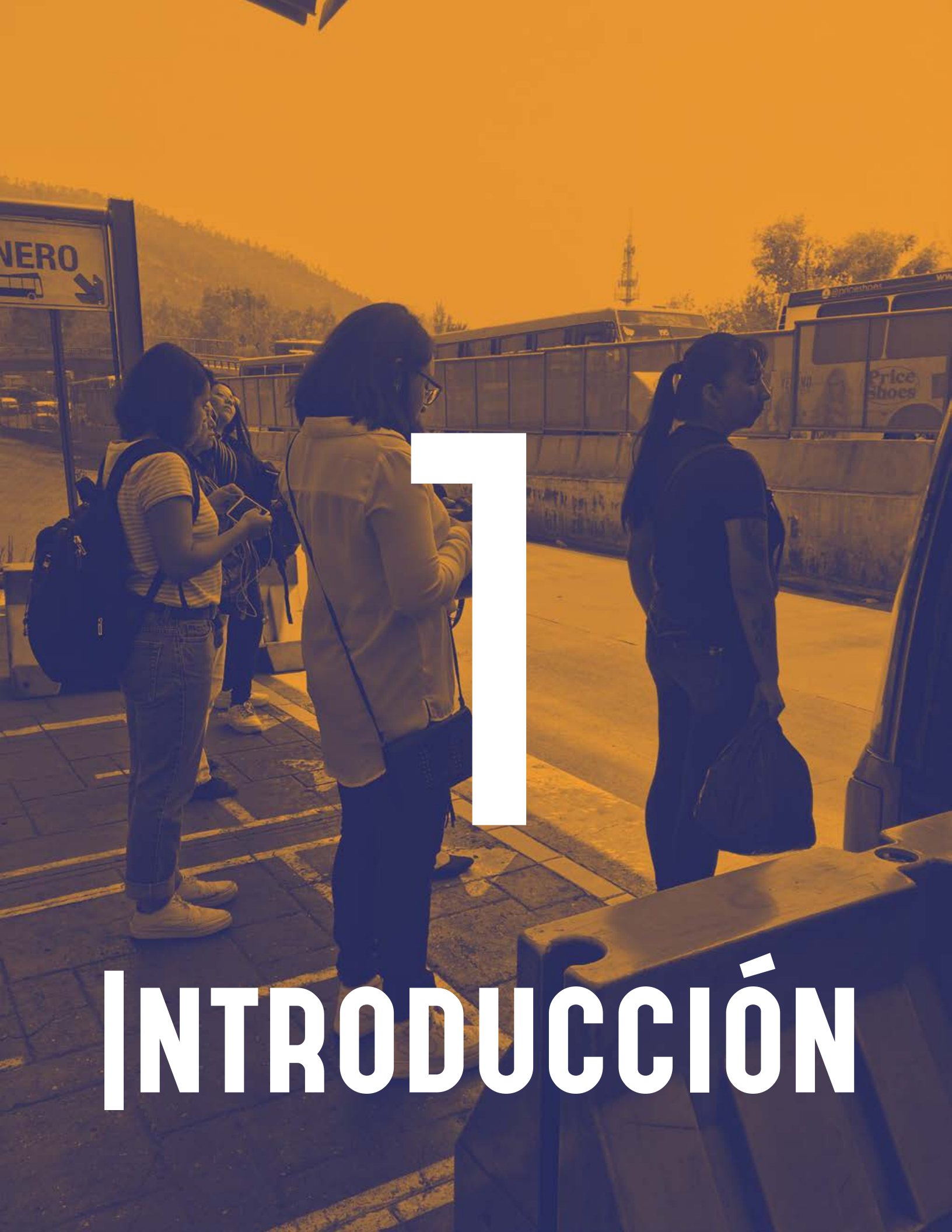
FINALMENTE, EN TÉRMINOS DE ACCESIBILIDAD EL DIAGNÓSTICO EVIDENCIÓ LO SIGUIENTE:

- Las mujeres usuarias indicaron que el costo del transporte es una limitante importante de los viajes.
- En la experiencia del viaje algunas mujeres hicieron referencia, en términos generales, al mal estado de la infraestructura de los CETRAM, específicamente las escaleras, zonas peatonales, calles de acceso (deterioradas y con muchos “baches”), pasillos angostos y falta de rampas y accesibilidad para personas en situación de discapacidad y/o adultas mayores, carriolas, bastón etc.
- La dimensión temporal puede representar una barrera de accesibilidad, tanto en el ciclo diario del día y la noche asociado con los horarios y calidad de servicios del transporte, condiciones de iluminación y, sobre todo, la duración del viaje; como en los ciclos anuales, lluvias (encharcamientos, pisos resbaladizos, por ejemplo) y época seca (calor excesivo, falta de sombras, etc.).
- Una dimensión interesante de la accesibilidad tiene que ver con el hecho de que las mujeres, por razones de trabajo o de cuidado, viajan con bultos, bolsos, mochilas, carriolas, maletas, materiales de trabajo y/o niños/as, que pueden dificultar el viaje en cuanto al peso, dimensión y la fuerza que se requiere para trasladarlos. Esto es especialmente sensible en los CETRAM estudiados, porque hay viajes foráneos².

2 Viajes fuera de la Ciudad de México, principalmente a estados colindantes y otras regiones del país.

LAS PROPUESTAS SE PLANTEARON EN TORNO AL DISEÑO DE UN **CETRAM SEGURO** QUE PONGA ÉNFASIS EN LAS MEJORAS DE INFRAESTRUCTURA EXISTENTE PARA INCENTIVAR LA PREVENCIÓN SITUACIONAL, EL FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES Y LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA ATENCIÓN EFICIENTE Y DIGNA DE LOS CASOS DE VIOLENCIA SEXUAL Y OTROS DELITOS, ASÍ COMO LA GENERACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS PARA LA PLANEACIÓN Y VIGILANCIA DEL CETRAM. **UN CETRAM CENTRADO EN LA MOVILIDAD DE LOS CUIDADOS** (SÁNCHEZ DE MADARIAGA, 2009, 2013) QUE REALIZAN PRINCIPALMENTE LAS MUJERES, CON INFORMACIÓN Y MECANISMOS DE GESTIÓN DEL TIEMPO DE LAS USUARIAS, ASÍ COMO EL DESARROLLO DE ZONAS DE DESCANSO Y RECREACIÓN. FINALMENTE, UN **CETRAM ACCESIBLE** QUE GARANTICE LA SEGURIDAD VIAL, UNA ADECUADA INFRAESTRUCTURA Y GENERE MECANISMOS DE COMUNICACIÓN EFICIENTES, UBICANDO A LAS MUJERES EN EL CENTRO DE SU PLANEACIÓN, GESTIÓN Y OPERACIÓN.





1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2016) en América Latina y el Caribe, más del 50 por ciento de las personas usuarias de los sistemas de transporte público son mujeres. Pese a ello, las políticas y proyectos de movilidad para atender a esta mitad de la población han sido las mismas que para atender las necesidades de los hombres, considerándose como políticas “neutras” al género. En este sentido, una amplia literatura internacional ³ ha enfatizado que las políticas públicas de movilidad y transporte deben cuestionar el supuesto de la neutralidad en términos de género, debido a que las necesidades, patrones de viaje y problemáticas que enfrentan las mujeres al moverse son diferentes a las de los hombres. Por ello, si los sistemas no se diseñan teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres, pueden potenciar las brechas de desigualdad entre hombres y mujeres. Lo anterior, dado que el género, como parte medular de la estructura de la sociedad, no sólo contribuye a definir comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas en relación con el espacio, incluyendo patrones de viaje y desplazamientos diferenciales (Soto, 2017).

³ BID, 2016; CEPAL, 2015; CEPAL, 2018.

INTRODUCCIÓN

En los espacios urbanos las mujeres desarrollan patrones de viajes más complejos, múltiples viajes por razones del trabajo doméstico no remunerado, viajes de acompañamientos a otros dependientes, mayor uso del transporte público, viajes a velocidades más lentas, menor acceso a modos privados motorizados, viajes en horarios de baja demanda y por tanto mayores tiempos de espera en horas valle, mayores trasbordos que implican más tiempo y más gastos. Pero además de esto, el problema que más afecta a las usuarias del transporte público en América Latina es el acoso y la violencia sexual⁴. Lo que tiene como efecto principal el desarrollo de una movilidad restringida que limita su movilidad física, educacional y laboral en comparación con los hombres (Soto, 2017).

En este contexto, el estudio denominado “Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México”, del Transport Gender Lab⁵, tuvo como principal objetivo desarrollar recomendaciones de mejora en materia de movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en los CETRAM de la Ciudad de México, a partir de un diagnóstico sobre sus necesidades de movilidad *-con énfasis en la movilidad del cuidado-* (Sánchez de Madariaga 2009, 2013), infraestructura y su experiencia de viaje.

Los objetivos específicos del trabajo fueron (i) sistematizar la información, estudios y datos que existen sobre seguridad y movilidad de las mujeres; (ii) caracterizar la movilidad de las mujeres en los CETRAM de la CDMX a través de datos cuantitativos obtenidos de la aplicación de una encuesta en los tres CETRAM seleccionados (iii) analizar las condiciones de infraestructura de tres CETRAM por medio de un proceso participativo para la generación de propuestas de diseño con enfoque de género y centrado en las necesidades de las usuarias y, (iv) finalmente, elaborar propuestas de mejoras para la operación y mantenimiento de los tres CETRAM estudiados, así como recomienda .

4 Para el caso de la Ciudad de México, el estudio realizado por ONU Mujeres muestra que a lo largo de su vida, 96.3% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de la CDMX han vivido, por lo menos en una ocasión, alguno de los actos de violencia sexual considerados en el estudio, y esto le ha ocurrido a 88.5% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos (Onu Mujeres, 2018). Otros datos similares se pueden encontrar en el estudio “Ella Viaja segura” financiado por CAF y realizado en Santiago, Quito y Buenos Aires, así como los estudios diagnósticos sobre acoso sexual y otras formas de violencia sexual realizados por Onu Mujeres en ciudades como Quito, Montevideo, Monterrey, Puebla, Nuevo León, Guadalajara y Torreón.

5 El Transport Gender Lab es una red de ciudades que busca para entablar un diálogo técnico sobre la incorporación de la perspectiva de género en los sistemas de transporte público.

Este documento sintetiza los principales resultados y hallazgos y está estructurado en siete apartados. El apartado uno es una introducción general al informe. El segundo sintetiza la metodología utilizada y las categorías que organizan los resultados y hallazgos. En el apartado tres, se precisan las características generales de cada CETRAM y que conforman el caso de estudio. El cuarto apartado desarrolla los principales resultados del estudio sobre inseguridad, violencia y género en los CETRAM. El apartado cinco de este informe está destinado al análisis de la movilidad de las mujeres usuarias. Posteriormente, el sexto precisa las dimensiones diagnósticas de accesibilidad e infraestructura de los tres CETRAM y el séptimo se dedica a establecer las propuestas de acuerdo con las áreas críticas que se identificaron.



The background image shows a group of women walking away from the camera on a city street. They are wearing high-visibility safety vests with reflective stripes. One vest clearly displays the text "Red de Mujeres por la Igualdad". In the background, there is a white bus and several cars. The entire image has a warm, orange-yellow tint.

2

APROXIMACIÓN METODOLÓGICA Y CONCEPTUAL

La estrategia metodológica utilizó un enfoque mixto cualitativo y cuantitativo. La investigación propiamente empírica a nivel instrumental trianguló diferentes métodos de producción de la información: encuesta sobre movilidad, seguridad y accesibilidad de las usuarias, etnografías móviles de seguimiento, recorridos comentados, análisis de información secundaria y registro visual de infraestructura, y grupos focales con supervisores de los CETRAM.

APROXIMACIÓN METODOLÓGICA Y CONCEPTUAL

La estrategia metodológica utilizó un enfoque mixto cualitativo y cuantitativo. La investigación propiamente empírica a nivel instrumental trianguló diferentes métodos de producción de la información: encuesta sobre movilidad, seguridad y accesibilidad de las usuarias, etnografías móviles de seguimiento, recorridos comentados, análisis de información secundaria y registro visual de infraestructura, y grupos focales con supervisores de los CETRAM.

De manera que el trabajo de investigación de campo quedó estructurado en tres momentos de producción de la información coincidentes con la entrega de los tres productos del estudio:

IMAGEN 1. ETAPAS DE LA PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN



Fuente: Elaboración propia

Los resultados y hallazgos que se encontraron están organizados en torno a tres categorías:



INSEGURIDAD: hace referencia al riesgo de sufrir algún tipo de acto delictivo, e incluye las formas sociales con que se definen, estiman, representan y se reacciona frente a estos riesgos. De acuerdo con Kessler (2009), la inseguridad tiene una clara dimensión subjetiva, es un “sentimiento de inseguridad”, un elemento subjetivo emocional, que se abordó desde una perspectiva de género. La inseguridad de las mujeres se diferencia de la de los hombres en su extensión, su naturaleza, así como los efectos sobre su vida (Koskela, 2000).



MOVILIDAD: desde una perspectiva sociológica se entiende como el movimiento físico (real o potencial) de personas y objetos organizado por regulaciones, normas y saberes, y llevado a cabo a través de redes, medios e infraestructuras (Urry, 2011). De tal forma las movilidades se entienden como un ensamble de tecnologías, prácticas socio espaciales y representaciones, que no son neutras, sino que ocurren en el marco de relaciones de poder desiguales, incrustadas en un contexto social específico y también como creadoras de espacios y de modos de experimentarlo (Jirón y Gómez, 2017)



ACCESIBILIDAD: en términos conceptuales, la accesibilidad se encuentra relacionada, por un lado, con las condiciones de localización en infraestructura de los sistemas de transporte y por otro con las barreras culturales que individuos o grupos sociales poseen para poder moverse, por ende, las relaciones de género, edad, ingreso, habilidad, o etnia, son relevantes. En este sentido, consideramos las barreras de accesibilidad al transporte en torno a condiciones físico-espaciales, temporales, tecnológicas, emocionales y financieras, de acuerdo con Jirón, Bertrand y Lange (2010).

A photograph of a bus stop with a large white number 3 overlaid. The scene is captured in a warm, orange-toned filter. In the foreground, a young girl in a light-colored dress and a man in a striped shirt are walking away from the camera. To the left is a bus stop shelter. In the background, a bus is visible, and a multi-story building with a grid-like facade stands behind it. A street lamp is visible in the upper left.

3

EL CASO DE ESTUDIO:
LOS CETRAM

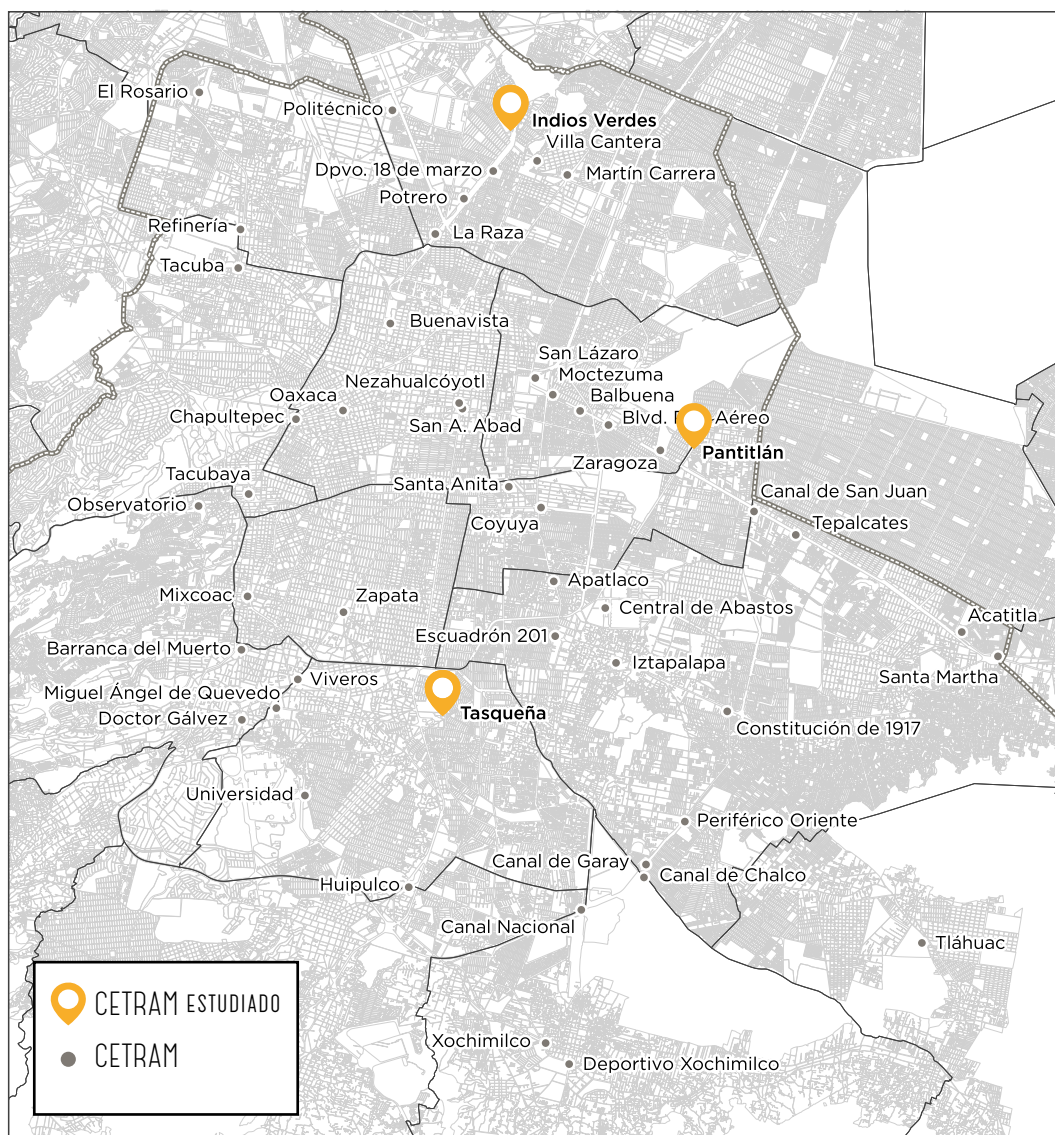
Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son instalaciones donde confluyen diversos modos de transporte, públicos y privados. Estos nodos de intercambio son también articuladores de la traza urbana y resultan pieza fundamental en el entramado del sistema de movilidad en la ciudad. La configuración de los CETRAM, en distintas escalas, generalmente incluye áreas de transferencia, áreas de espera, lanzaderas⁶ o bases de vehículos de transporte público, espacios comerciales (formal e informal), espacio público e incluso otros equipamientos urbanos complementarios.

⁶ Espacios de espera para las unidades de transporte público. Son espacios dentro del CETRAM para que las unidades esperen su turno e inicien con el ascenso de pasajeros.

EL CASO DE ESTUDIO: LOS CETRAM

En la Ciudad de México hay 50 CETRAM, de los cuales, 8 están fuera de servicio y 1 se encuentra actualmente desincorporado (Acatitla) (Ver Mapa 1). En los CETRAM confluyen diariamente aproximadamente 22,807 vehículos de transporte público y se tiene una afluencia estimada en 5 millones 518 mil personas.

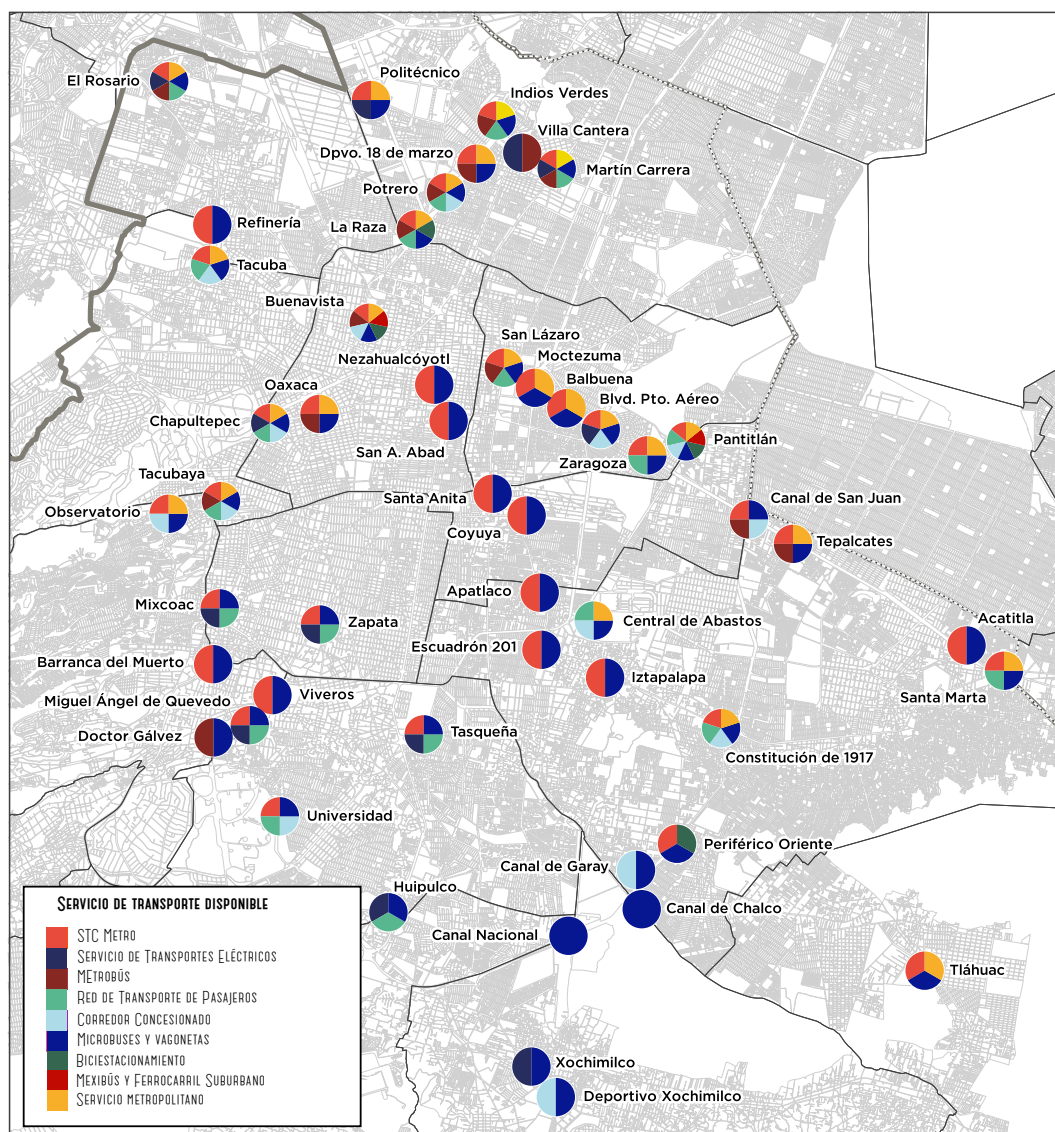
MAPA 1. LOCALIZACIÓN DE LOS CETRAM EN LA CIUDAD DE MÉXICO, 2019



Fuente: SEMOVI con datos de ORT (2019).

Cada CETRAM tiene una oferta diversa de movilidad integrada principalmente por servicios de transporte no concesionado y los organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte. Algunos tienen servicios metropolitanos locales y masivos, servicios foráneos y, en cuatro de ellos, se cuenta con biciestacionamientos.

MAPA 2. OFERTA DE TRANSPORTE DE LOS CETRAM EN LA CIUDAD DE MÉXICO, 2019

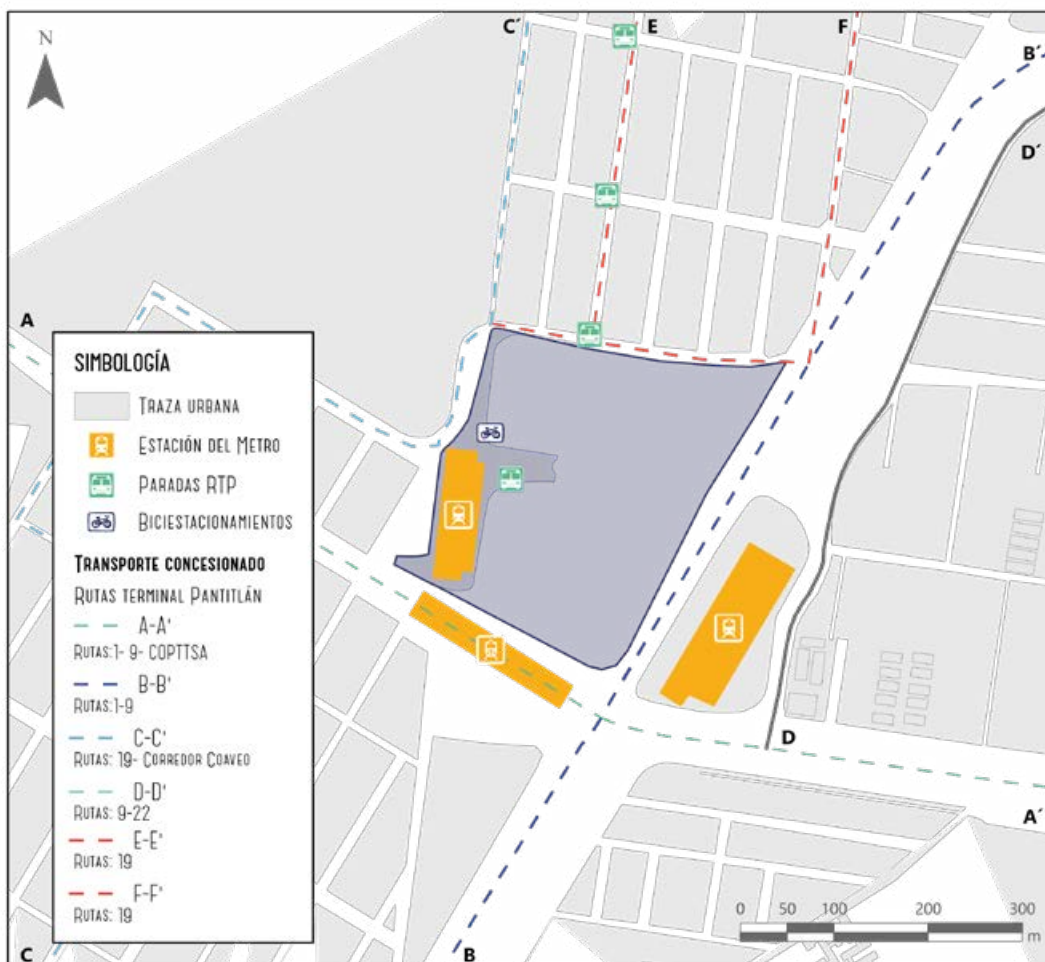


Fuente: Órgano Regulador de Transporte (2019)

El estudio se realizó en los CETRAM de PANTITLÁN, INDIOS VERDES Y TAXQUEÑA, los cuales representan una gran diversidad de espacios, usuarias e intereses, asimismo, son los que tienen mayor afluencia en la Ciudad de México , de acuerdo con la información del Órgano Regulador de Transporte.

El **CETRAM PANTITLÁN** se ubica en Av. Río Churubusco esquina Manuel Lebrija y Gustavo Díaz Ordaz, Col. Ampliación Adolfo López Mateos, Alcaldía Venustiano Carranza C.P. 15670. Inició operaciones el 19 de diciembre de 1981 y tiene una superficie de 88,949 m2. Diariamente tiene una afluencia aproximada de 1 millón y medio de personas usuarias. Tiene transferencias con las líneas 1, 5, 9 y A del Sistema de Transporte Colectivo Metro, con la Línea 3 del Mexibús y con la RTP.

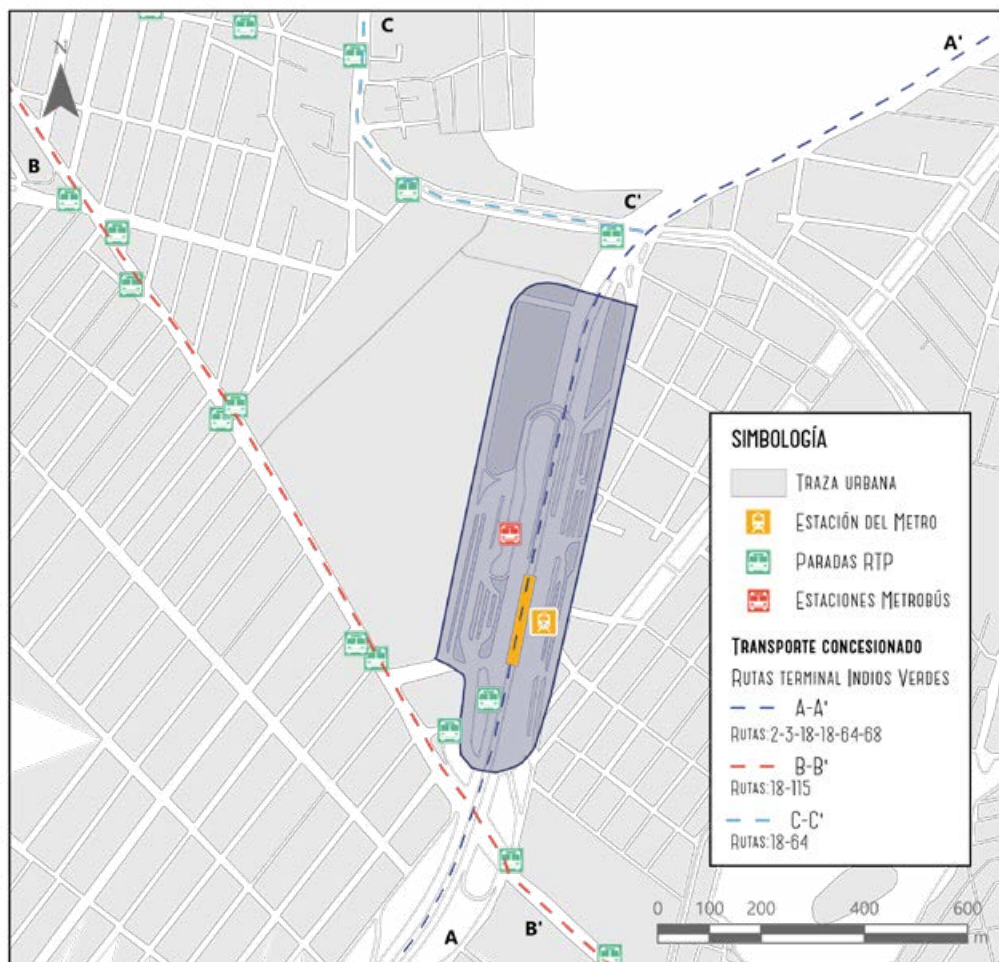
MAPA 5. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia con información de SEMOVI

El **CETRAM INDIOS VERDES** se encuentra ubicado en Av. Insurgentes Norte y Av. Ticomán, Col. Residencial Zacatenco, Alcaldía Gustavo A. Madero C.P. 07369. Inició operaciones el 1 de diciembre de 1979 y tiene una superficie de 64,714 m². Diariamente tiene un aforo de 1 millón 400 mil personas usuarias. Tiene transferencias con la Línea 3 del STC Metro, con el Metrobús Línea 1 y 7, con el Sistema de Movilidad M1.

MAPA 5. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia con información de SEMOVI

El **CETRAM TAXQUEÑA** se encuentra ubicado en Calzada Taxqueña, esquina Canal de Miramontes, Col. Campestre Churubusco, Alcaldía Coyoacán C.P. 04200. Inició sus actividades el 30 de agosto de 1982 y cuenta con una superficie de 26,383 m². Diariamente tiene un aforo de 750 mil personas usuarias. Cuenta con transferencias a la Línea 2 del STC Metro, con el Tren Ligero Taxqueña, con la Línea A, el Sistema M1, y la Terminal Central de Autobuses del Sur

MAPA 5. INFRAESTRUCTURA Y RUTAS DE TRANSPORTE, CETRAM TAXQUEÑA



Fuente: Elaboración propia con información de SEMOVI



A photograph of the interior of a crowded public transport vehicle, likely a bus or train, with a warm orange tint. The image shows many passengers, mostly young people, standing and holding onto metal poles and handrails. The perspective is from within the vehicle, looking down the length of the cabin. A large white number '4' is superimposed in the center of the image.

4

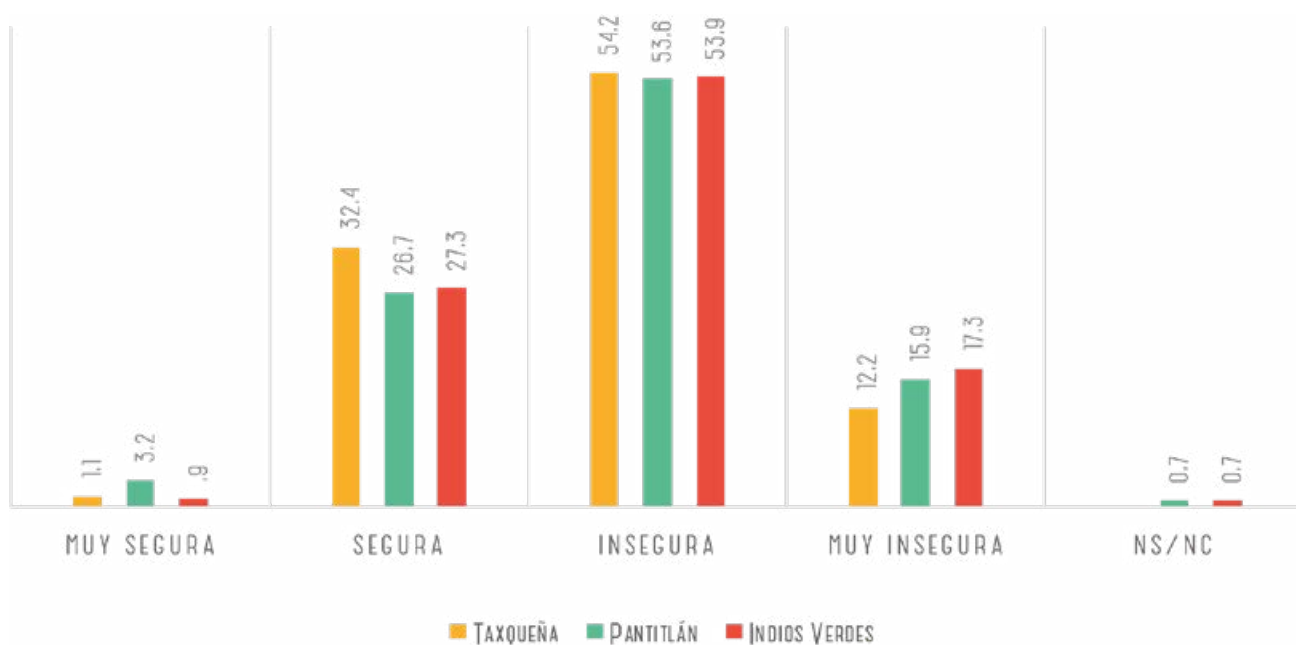
PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y VICTIMIZACIÓN SEXUAL EN LOS CETRAM

Entre los principales resultados del estudio se destaca la consistencia de los datos, tanto cualitativos como cuantitativos en relación con la percepción de la inseguridad, así como del acoso y otras formas de violencia sexual del cual son víctimas las usuarias de los CETRAM. Los resultados apuntan a que el acoso sexual en los espacios públicos del CETRAM es un problema cotidiano para las mujeres, en casi todas sus manifestaciones y formas.

PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD Y VICTIMIZACIÓN SEXUAL EN LOS CETRAM

En relación con la percepción de inseguridad de las mujeres usuarias en los CETRAM Pantitlán, Indios Verdes y Taxqueña, se identifican resultados homogéneos en las tres encuestas; el 66.4 por ciento de las mujeres encuestadas en Taxqueña se sienten inseguras o muy inseguras al transitar por el CETRAM, el 69.5 por ciento lo afirma en Pantitlán, y el 71.2 por ciento en Indios Verdes. Aproximadamente 3 de cada diez usuarias dicen sentirse seguras dentro de los CETRAM donde fueron entrevistadas.

PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE TRANSITAN POR EL CETRAM SEGÚN PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN EL CETRAM



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

Además de la percepción de inseguridad, esta encuesta tuvo como propósito conocer la prevalencia de la violencia sexual vivida en los tres CETRAM, en los últimos doce meses. Un hallazgo importante es la poca variación en los resultados obtenidos en las unidades de análisis.

Casi la mitad de las usuarias de los tres CETRAM afirman haber recibido piropos ofensivos u obscenos de carácter sexual. Igualmente, poco más de la mitad de las usuarias de cada CETRAM dijeron que en el último año les miraron morbosamente el cuerpo; casi tres de cada diez mujeres indicaron que les han recargado el cuerpo con intenciones de carácter sexual, y casi en los mismos porcentajes se encuentran aquellas mujeres que mencionaron haber sentido miedo de sufrir un ataque sexual. Entre las mujeres que mencionaron haber recibido piropos ofensivos u obscenos, o miradas morbosas en el cuerpo, Pantitlán presenta la mayor incidencia.

CUADRO 1. COMPARATIVO MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE AFIRMAN HABER SIDO VÍCTIMAS DE ESTAS SITUACIONES MIENTRAS RECORRÍAN EL CETRAM EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES (PORCENTAJES)

ACTO VIOLENTO O DELITO REPORTADO	PANTITLÁN	INDIOS VERDES	TAXQUEÑA
1. LE DIJERON PIROPOS OFENSIVOS U OBSCENOS DE CARÁCTER SEXUAL	49.4	40.8	44.7
2. LE DIJERON PALABRAS OFENSIVAS O DESPECTIVAS RESPECTO A USTED O DE LAS MUJERES	26.9	23.7	21.6
3. LE MIRARON MORBOSAMENTE EL CUERPO	56.8	57.2	54.6
4. LA TOCARON O MANOSEARON EL CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	21.6	20.2	15.4
5. LE MOSTRARON LOS GENITALES CON INTENCIÓN SEXUAL	8.3	6.2	5.8
6. SE TOCARON LOS GENITALES O SE MASTURBARON ENFRENTA DE USTED	9.2	9.5	6.7
7. LE DIERON UNA NALGADA	17	14	10.7
8. LE RECARGARON EL CUERPO CON INTENCIONES DE CARÁCTER SEXUAL	32.4	31	31.6
9. LE HAN TOMADO FOTOS A SU CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	3.9	4.7	6.7
10. HAN EYACULADO ENFRENTA DE USTED	2.1	0.7	0.7
11. LE HICIERON PROPUESTAS SEXUALES INDESEADAS	9.2	7.4	6
12. LE HICIERON SENTIR MIEDO DE SUFRIR UN ATAQUE SEXUAL	28.7	26.3	24.9
13. LA PERSIGUIERON CON EL FIN DE ATACARLA SEXUALMENTE	10.8	8.4	12
14. LA OBLIGARON A TENER RELACIONES SEXUALES (VIOLACIÓN)	0.2	0.2	0.2

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centro de Transferencia Modal, CETRAM 2019



Con respecto al tipo de agresor no hay diferencias entre CETRAM, casi la totalidad de las mujeres que mencionaron haber sufrido alguno de los delitos reportados, señalan que el agresor fue una persona desconocida. También señalan como agresores a los comerciantes ambulantes de la zona y a los conductores del transporte público del CETRAM por donde transitan.

Los resultados de la encuesta también permitieron identificar las principales zonas de los CETRAM donde las mujeres han sufrido algún acto violento o delito, y han sido mayormente vulneradas. Al igual que en los resultados anteriores, los porcentajes son homogéneos al compararlos entre los CETRAM.

Del porcentaje de mujeres que declararon haber recibido piropos ofensivos o miradas morbosas, una tercera parte señala que estos actos de acoso los recibieron en los alrededores del CETRAM y es en el CETRAM Pantitlán donde se observa la mayor incidencia, con un 49 por ciento. El segundo lugar de incidencia es el transporte público que se encuentra dentro de los CETRAM, lugar en el que dos de cada diez mujeres manifestaron presentar este tipo de acoso. Por otro lado, en los datos de las encuestas se observó que más de la mitad de las mujeres (6 de cada 10) han sido víctimas de tocamiento en su cuerpo sin su consentimiento, u otras personas les han recargado el cuerpo con intenciones de carácter sexual en el transporte público que se encuentra dentro del CETRAM.

En cuanto a las mujeres que sintieron miedo de sufrir algún ataque sexual durante los últimos 12 meses⁷, las usuarias se han sentido amenazadas principalmente en el transporte público que se ubica dentro del CETRAM, los alrededores del CETRAM, los transbordos al metro, así como los pasillos comerciales.

⁷ La encuesta fue aplicada en el mes de mayo, por lo tanto corresponde a los 12 meses anteriores.

CUADRO 2. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE PANTITLÁN

ACTO VIOLENTO O DELITO REPORTADO	EN LOS ALREDEDORES DEL CETRAM	PASILLOS COMERCIALES	EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL CETRAM	EL MERCADO JUNTO AL CETRAM	PARADAS DE TRANSPORTE	TRANSBORDO AL METRO	PUENTES PEATONALES	EN LOS BAJO PUENTES	OTRO
1. LE DIJERON PIROPOS OFENSIVOS U OBSCENOS DE CARÁCTER SEXUAL	27.9	14	22.3	0.9	13.5	17.7	1.4	1.4	0.9
2. LE DIJERON PALABRAS OFENSIVAS O DESPECTIVAS RESPECTO A USTED O DE LAS MUJERES	23.7	13.6	22	0.8	11.9	22.9	2.5	0.8	1.7
3. LE MIRARON MORDOSAMENTE EL CUERPO	29.7	10	25.7	0.8	12.9	17.3	2	0.4	1.2
4. LA TOCARON O MANOSEARON EL CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	9.5	1.1	55.8		4.2	23.2		1.1	5.3
5. LE MOSTRARON LOS GENITALES CON INTENCIÓN SEXUAL	2.5	2.8	30.6		22.2	11.1		5.6	2.8
6. SE TOCARON LOS GENITALES O SE MASTURBARON ENFRETE DE USTED	27.9	4.7	46.5		7	7			7
7. LE DIJERON UNA MALGADA	14.7	10.7	3.6	2.7	5.3	22.7	2.7	1.3	4
8. LE RECARGARON EL CUERPO CON INTENCIONES DE CARÁCTER SEXUAL	6.4	2.8	60.3	1.4	2.1	19.1	2.1		5.7
9. LE HAN TOMADO FOTOS A SU CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	17.6		41.2		5.9	29.4	5.9		
10. HAN EYACULADO ENFRETE DE USTED	22.2		33.3			22.2	11.1		11.1
11. LE HICIERON PROPUESTAS SEXUALES INDESEADAS	27.5	10	2.5		12.5	20	5		
12. LE HICIERON SENTIR MIEDO DE SUFRIR UN ATAQUE SEXUAL	2.8	9.6	27.2		8.8	16	4	1.6	4.8
13. LA PERSIGUIERON CON EL FIN DE ATACARLA SEXUALMENTE	37.5	18.8	6.3		6.3	18.8	6.3	2.1	4.2
14. LA OBLIGARON A TENER RELACIONES SEXUALES (VIOLACIÓN)	100								

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

CUADRO 3. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE INDIOS VERDES

ACTO VIOLENTO O DELITO REPORTADO	EN LOS ALREDEDORES DEL CETRAM	PASILLOS COMERCIALES	EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL CETRAM	EL MERCADO JUNTO AL CETRAM	PARADAS DE TRANSPORTE	TRANSBORDO AL METRO	PUENTES PEATONALES	EN LOS BAJO PUENTES	OTRO
1. LE DIJERON PIROPPOS OFENSIVOS U OBSCENOS DE CARÁCTER SEXUAL	34.8	18.5	15.8	1.1	14.1	7.1	6.5	1.1	1.1
2. LE DIJERON PALABRAS OFENSIVAS O DESPECTIVAS RESPECTO A USTED O DE LAS MUJERES	23.9	15.6	28.4	2.8	11	9.2	5.5	0.9	2.8
3. LE MIRARON MORBOSAMENTE EL CUERPO	30.2	19.6	21.6	1.2	8.6	11.8	2.4	1.6	3.6
4. LA TOCARON O MANOSEARON EL CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	6.8	6.8	51.1	1.1	8	20.5	1.1		4.5
5. LE MOSTRARON LOS GENITALES CON INTENCIÓN SEXUAL	20	4	52		4	12		4	4
6. SE TOCARON LOS GENITALES O SE MASTURBARON ENFRETE DE USTED	7.1	7.1	61.9		4.8	14.3		2.4	2.4
7. LE DIERON UNA NALGADA	14.5	8.1	37.1	1.6	9.7	16.1	4.8	1.6	6.5
8. LE RECARGARON EL CUERPO CON INTENCIONES DE CARÁCTER SEXUAL	4.3	2.9	55.7	0.7	5.7	20	1.4		9.3
9. LE HAN TOMADO FOTOS A SU CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	10	10	60		5	10			5
10. HAN EVACULADO ENFRETE DE USTED	33.3					33.3			33.3
11. LE HICIERON PROPUESTAS SEXUALES INDESEADAS	6.1	6.1	45.5		12.1	21.2	3	3	3
12. LE HICIERON SENTIR MIEDO DE SUFRIR UN ATAQUE SEXUAL	23.1	15.4	29.1	1.7	9.4	12	1.7	3.4	4.3
13. LA PERSIGUIERON CON EL FIN DE ATACARLA SEXUALMENTE	31.6	13.2	18.4		10.5	18.4	5.3	2.6	
14. LA OBLIGARON A TENER RELACIONES SEXUALES (VIOLACIÓN)			100						

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

CUADRO 4. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE REPORTARON HABER SUFRIDO VIOLENCIA O DELITOS SEXUALES, POR TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO DE OCURRENCIA EN EL CETRAM DE TAXQUEÑA

ACTO VIOLENTO O DELITO REPORTADO	EN LOS ALREDEDORES DEL CETRAM	PASILLOS COMERCIALES	EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL CETRAM	EL MERCADO JUNTO AL CETRAM	PARADAS DE TRANSPORTE	TRANSBORDO AL METRO	PUNTES PEATONALES	EN LOS BAJO PUNTES	OTRO
1. LE DIJERON PIROPPOS OFENSIVOS U OBSCENOS DE CARÁCTER SEXUAL	28.9	16.9	21.4	1.5	11.4	13.4	5.5	1	
2. LE DIJERON PALABRAS OFENSIVAS O DESPECTIVAS RESPECTO A USTED O DE LAS MUJERES	3.3	1.1	2.5	2	1.2	1.1	5		2
3. LE MIRARON MORBOSAMENTE EL CUERPO	28.6	16.7	22.9	2	11.4	13.1	3.3	0.4	1.6
4. LA TOCARON O MANOSEARON EL CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	11.6	4.3	69.6			11.6			2.9
5. LE MOSTRARON LOS GENITALES CON INTENCIÓN SEXUAL	4.0	4	3.2	4	4			8	8
6. SE TOCARON LOS GENITALES O SE MASTURBARON ENFRETE DE USTED	23.3	3.3	56.7	3.3		6.7	3.3		3.3
7. LE DIERON UNA MALGADA	12.5	2.1	66.7		2.1	10.4	2.1		4.2
8. LE RECARGARON EL CUERPO CON INTENCIONES DE CARÁCTER SEXUAL	13.3	2.1	62.2	1.4	2.1	1.4	2.1	0.7	2.8
9. LE HAN TOMADO FOTOS A SU CUERPO SIN SU CONSENTIMIENTO	2.0	3.3	46.7		6.7	13.3	3.3		6.7
10. HAN EYACULADO ENFRETE DE USTED	2.5		5.0			2.5			
11. LE HICIERON PROPUESTAS SEXUALES INDESEADAS	25.9	11.1	3.7	7.4	3.7	3.7		3.7	7.4
12. LE HICIERON SENTIR MIEDO DE SUFRIR UN ATAQUE SEXUAL	25.9	10.7	27.7	0.9	7.1	1.7	5.4	3.6	1.8
13. LA PERSIGUIERON CON EL FIN DE ATACARLA SEXUALMENTE	45.3	11.3	13.2	1.9	3.8	1.7	7.5		
14. LA OBLIGARON A TENER RELACIONES SEXUALES (VIOLACIÓN)			10.0						

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.



4.2

DENUNCIA, REACCIONES Y MEDIDAS DE LAS MUJERES ANTE LA VIOLENCIA

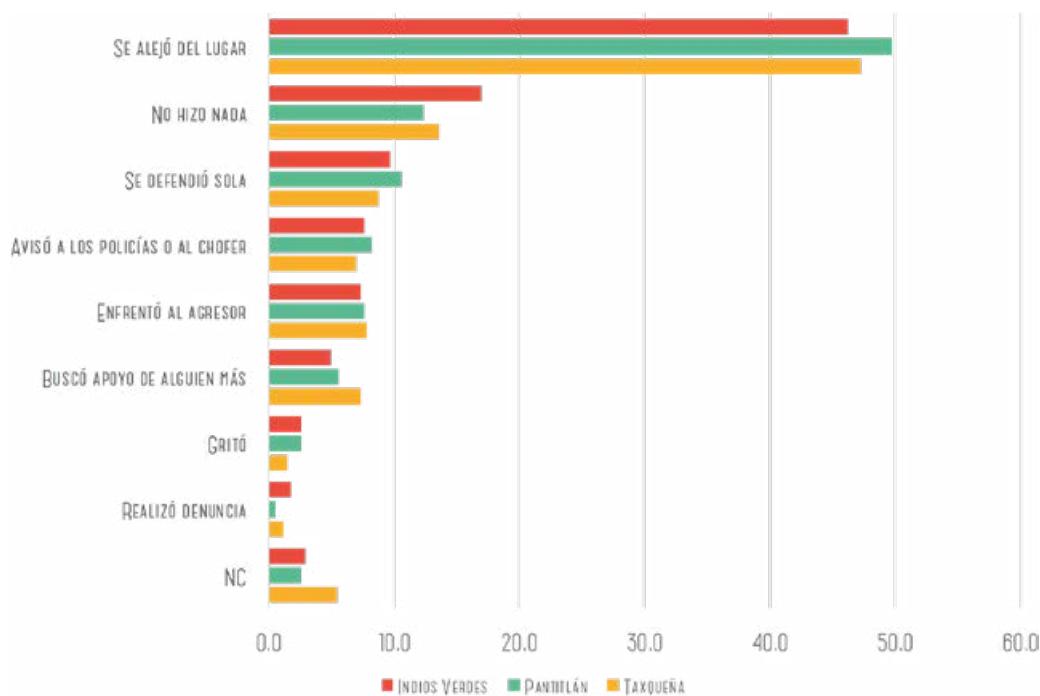
De las mujeres que sufrieron algún tipo de agresión en alguno de los CETRAM, se resalta que casi la mitad mencionó que, al recibir la agresión, la acción que tomaron fue alejarse del lugar en los tres CETRAM. Para el caso de Indios Verdes, del total de mujeres que dijeron haber sido agredidas, el 17 por ciento no hizo nada respecto a la agresión, el 9.6 por ciento se defendió sola, el 7.6 por ciento avisó a los policías o al chofer, el 7.6 por ciento buscó ayuda de alguien más o gritó para conseguir ayuda y, el 7.3 por ciento enfrentó al agresor.

Porcentajes similares se registraron en la encuesta en Taxqueña, donde el 13.6 por ciento de las agredidas no hizo nada, 8.8 por ciento se defendió sola, el 7 por ciento avisó a los policías o al chofer, el 7.9 por ciento enfrentó al agresor y el 8.8 por ciento gritó o fue en busca de ayuda. En el caso de Pantitlán, el 12.4 por ciento de las mujeres que fueron víctimas de alguna agresión abordada en la encuesta, respondió que no hizo nada al respecto, el 10.6 por ciento se defendieron solas, porcentaje al que podría sumarse al 7.6 por ciento que mencionaron enfrentar al agresor, el 8.2 por ciento avisaron a los policías o al chofer, mientras que el 8.2 por ciento dijo que gritó o buscó apoyo de alguien más.

Otro hallazgo importante es el bajo porcentaje de mujeres que declaran haber realizado una denuncia después de haber sido víctimas de alguno de los delitos mencionados en la encuesta. En el CETRAM de Indios Verdes, sólo 1.8 por ciento señalaron haber hecho denuncia, 1.2 por ciento en Taxqueña, y solamente el 0.6 por ciento en Pantitlán.



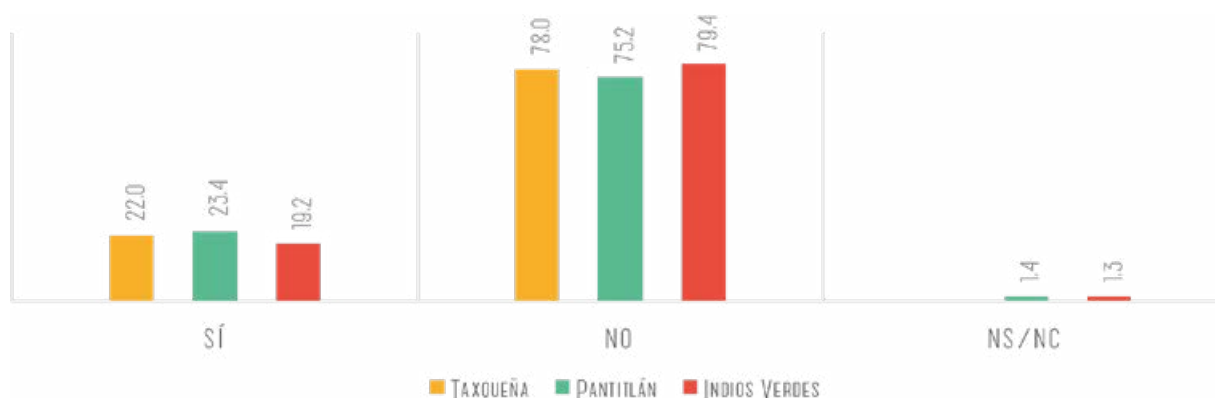
GRÁFICA 2. PORCENTAJE DE MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS QUE TRANSITAN POR EL CETRAM, SEGÚN LA ACCIÓN QUE TOMARON CUANDO SUFRIERON ACOSO SEXUAL



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

En esta misma línea argumental, es de gran relevancia que las mujeres usuarias de los CETRAM no saben cómo denunciar el acoso en el transporte público. En efecto, en las tres encuestas, casi ocho de cada diez entrevistadas no sabe cómo realizar una denuncia en caso de ser víctima dentro del transporte público o en las infraestructuras de acceso.

GRÁFICA 3. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS MUJERES MAYORES DE 15 AÑOS QUE SABEN CÓMO DENUNCIAR EL ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

A photograph of a crowded train platform at Pantitlán station, overlaid with a large white number 5. The platform is covered by a modern, translucent roof structure. A large crowd of people is waiting, some looking at their phones. The station name "PANTITLÁN" is visible on the wall above the platform. The entire image has a warm, orange-yellow color cast.

5

MOVILIDAD

La inseguridad, el acoso y la violencia sexual que enfrentan las mujeres en el transporte público son sólo una de las barreras que impiden que las mujeres disfruten de manera equitativa las oportunidades que la ciudad ofrece. Por ello, es necesario comprender el problema a través de una perspectiva integral, para así lograr trabajar de manera efectiva la inclusión y la equidad de género en el marco de las políticas del transporte público sostenible. En este sentido por medio de las encuestas y las etnografías móviles se buscó generar evidencia empírica sobre las necesidades diferenciadas de viaje de las mujeres.

5.1.1 ACCESO A MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS

La encuesta levantada en el contexto del presente estudio tuvo como objetivo conocer los patrones de desplazamiento de las mujeres, los días y horarios en los que suelen transitar con mayor frecuencia el CETRAM, así como los medios de transporte que utilizan con mayor frecuencia para realizar sus actividades. Los datos obtenidos muestran que hay bajos niveles de acceso de la mujer a modos de transporte motorizados privados. De tal forma, el número de mujeres encuestadas en el CETRAM Pantitlán que poseen un automóvil representan un 7.1 por ciento, no obstante, la posesión de bicicleta es mayor con un 18.4 por ciento. Lo mismo ocurre, en el caso de Taxqueña donde se observan diferencias similares, un 12.7 por ciento en posesión de automóvil y un 17.3 por ciento de posesión de bicicleta y para el caso de Indios Verdes un 10.9 por ciento para automóvil y un 15.1 por ciento de posesión de bicicleta.

Un resultado interesante en el estudio es que la mayoría de entrevistadas que cuentan con bicicleta propia, mencionaron que son ellas quienes utilizan más este medio de transporte en sus hogares. Este dato es coincidente con la Encuesta de Origen Destino del 2017 en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD, 2017), que muestra un rápido crecimiento del uso de la bicicleta en las mujeres⁸.

Considerando que la bicicleta es el medio de transporte que obtuvo mayor frecuencia respecto al automóvil y la motocicleta, resulta importante considerar la necesidad de ampliar y mejorar las vialidades para facilitar el uso de la bicicleta para viajes locales, así como infraestructura adecuada para ese modo de transporte en los CETRAM Indios Verdes y Taxqueña.

CUADRO 5. ¿USTED CUENTA CON...? (PORCENTAJES)

	TAXQUEÑA	PANTILÁN	INDIOS VERDES
AUTOMÓVIL PROPIO	12.7	7.1	10.9
MOTOCICLETA PROPIA	2.2	3.0	2.7
BICICLETA PROPIA	17.3	18.4	15.1

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

⁸ De acuerdo con cifras de la EOD 2007 los viajes en bicicleta realizados por mujeres en la Ciudad de México daban un total de 22 mil viajes. Comparativamente la EOD 2017, muestra que han aumentado a 58 mil viajes, lo que representa un incremento de 163 por ciento o 3 veces más el número de viajes en diez años.

5.1.2 PROPÓSITO DEL VIAJE

Los principales propósitos por los que las mujeres transitan por el CETRAM son por trabajo y estudio, ya que estas ocupan las tres cuartas partes de las respuestas señaladas por las usuarias del CETRAM de Indios Verdes y de Pantitlán, y un 67.2 por ciento en el caso de Taxqueña.

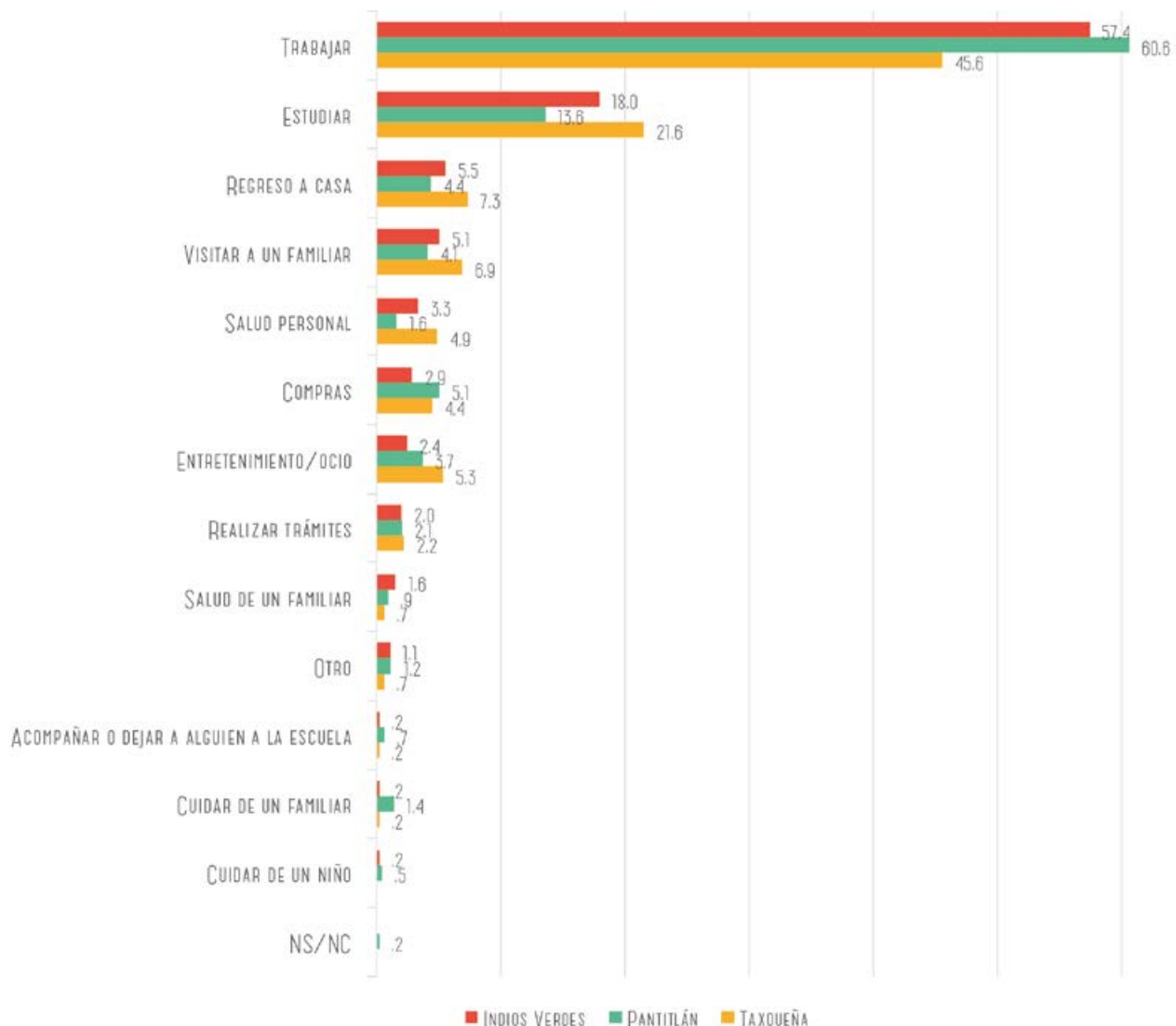
Sin embargo, es de resaltar que además de transitar por el CETRAM para realizar sus ocupaciones diarias, los CETRAM también son utilizados por las mujeres para realizar otras actividades. En los datos encontrados en Taxqueña, casi 7 por ciento señaló usar el CETRAM para transportarse a visitar a un familiar, casi el 5 por ciento lo utiliza para asuntos de salud personal, mientras que una de cada diez lo utiliza para ir de compras o para asuntos de entretenimiento. Porcentajes similares se observan en las encuestas de Pantitlán e Indios Verdes, en donde para visitar a un familiar se observaron porcentajes de 4.1 por ciento y 5.1 por ciento respectivamente. El 5.1 por ciento de las usuarias del CETRAM de Pantitlán transitan para ir de compras, mientras que el 3.3 por ciento de las usuarias del CETRAM e Indios Verdes lo utilizan para asuntos relacionados con su salud personal.



**EL PRINCIPAL PROPÓSITO POR EL QUE LAS MUJERES
TRANSITAN POR EL CETRAM SON POR
TRABAJO Y ESTUDIO**



GRÁFICA 4. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS MUJERES USUARIAS DE LA CETRAM DE TAXQUEÑA, PANTILÁN E INDIOS VERDES POR PROPÓSITO DE VIAJE



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

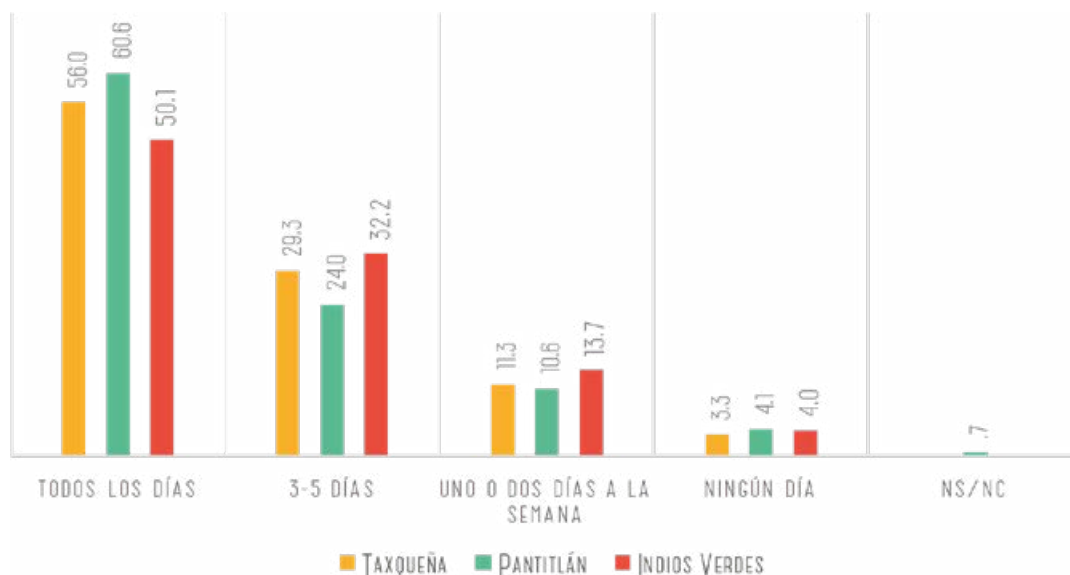
Al cruzar los propósitos de uso de los CETRAM con la edad de las entrevistadas se observa que las jóvenes menores de 25 años lo utilizan principalmente para ir a estudiar. En el rango de 25 a 64 años, las mujeres utilizan los CETRAM para diversos propósitos, el más común es ir a trabajar; mientras que para las mujeres de 65 años y más los propósitos de uso están más relacionados con la salud de ellas o de algún familiar, realizar trámites y/o visitar a algún familiar.

5.1.3 FRECUENCIA DE USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Como se observa en la gráfica 5, más de la mitad de las entrevistadas utilizan el transporte público todos los días. En Indios Verdes, el 32.2 por ciento señaló que lo utilizan de 3 a 5 días por semana, 29.3 por ciento señaló esto en Taxqueña y 24 por ciento en Pantitlán. Las mujeres que utilizan transporte público sólo uno o dos días a la semana, representan un 13.7 por ciento, 11.3 por ciento y 10.6 por ciento, en Indios Verdes, Taxqueña y Pantitlán respectivamente.

Los resultados son consistentes con los obtenidos en la pregunta sobre la frecuencia de uso del CETRAM, lo que muestra la alta dependencia de las mujeres al transporte público para realizar sus actividades.

GRÁFICA 5. FRECUENCIA DE USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR LAS USUARIAS DE LOS CETRAM DE 15 AÑOS Y MÁS (PORCENTAJES)

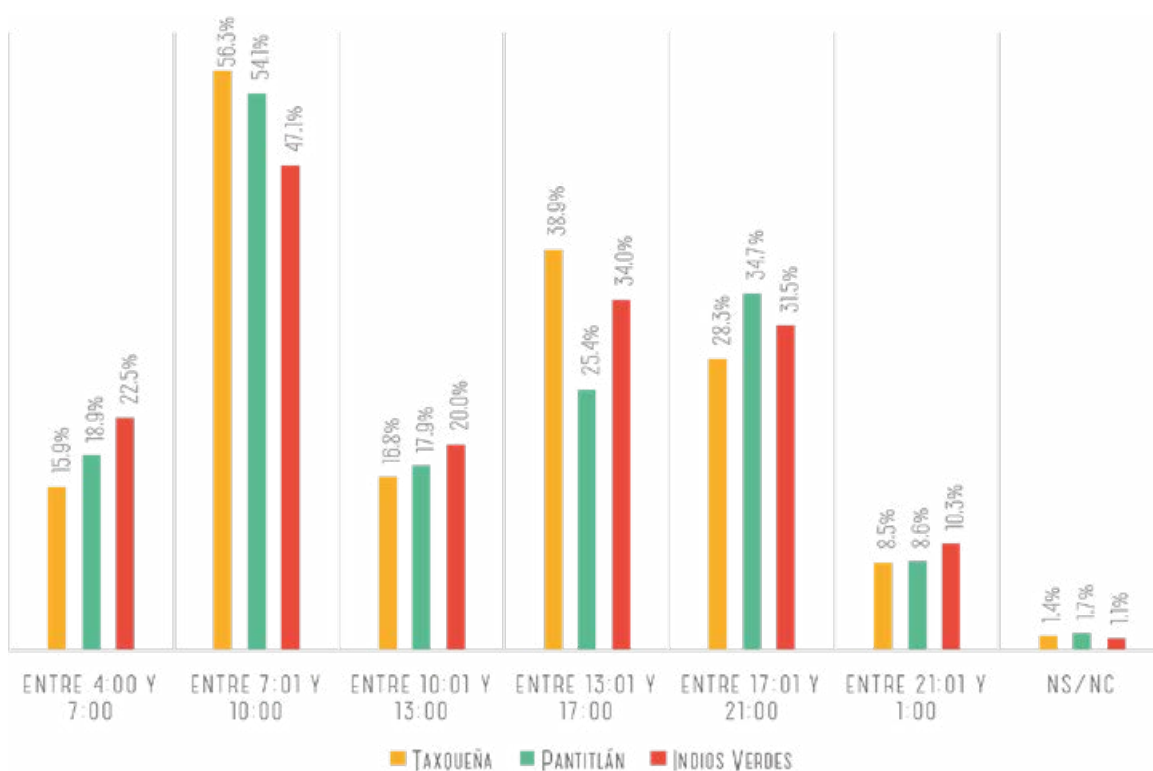


Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

Cuando las usuarias fueron consultadas sobre los horarios en que utilizan con mayor frecuencia el transporte público (se aceptaron hasta dos respuestas por cada una), se destaca que en las tres encuestas el horario mayormente utilizado es de 7:00 a 10:00 am, con el 56.3 por ciento de las respuestas en el CETRAM de Taxqueña y 54.1 por ciento en el CETRAM de Pantitlán, mientras que en Indios Verdes se obtuvo un 47.1 por ciento. Estos resultados están relacionados con el inicio de las actividades de la mayoría de las personas, independientemente de sus ocupaciones.

Se puede observar que en el horario vespertino el mayor uso del transporte público es entre las 13:01 y las 17:00 horas, y de las 17:01 a las 21:00 horas, pero también se debe precisar que aproximadamente una de cada diez mujeres encuestadas en los tres CETRAM señala que utiliza el transporte público en el horario de las 21:00 a 1:00 horas.

GRÁFICA 6. PORCENTAJE DE LOS HORARIOS EN QUE SE UTILIZÓ MAYORMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO*



* Pregunta de respuesta múltiple. Los porcentajes no suman 100 por ciento

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

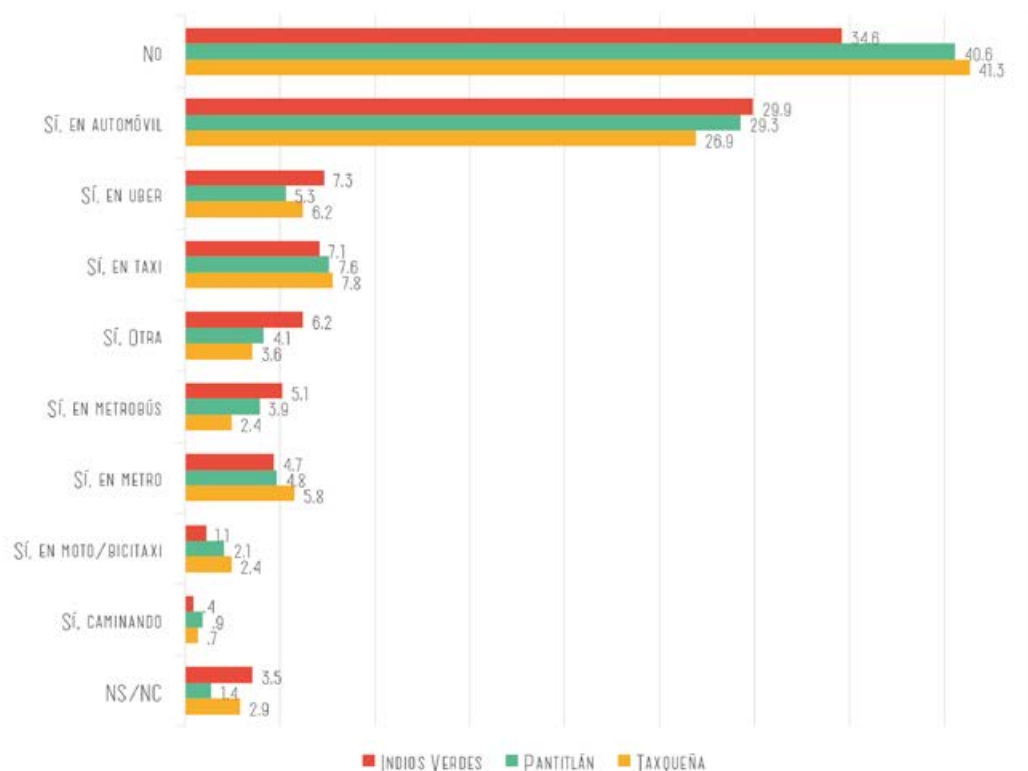
Se preguntó a las usuarias seleccionadas si preferirían realizar su viaje en algún otro modo de transporte diferente al que lo hicieron y, en caso de respuesta afirmativa, en cuál modo preferirían viajar. **CUATRO DE CADA DIEZ** entrevistadas en Pantitlán y Taxqueña dijeron que **NO CAMBIARÍAN EL MODO DE TRANSPORTE QUE USARON PARA HACER SU VIAJE AL CETRAM**, y un porcentaje un poco menor lo hizo en el caso de Indios Verdes.



Casi tres de cada diez usuarias de los tres CETRAM señalaron que preferirían realizar su viaje en automóvil particular, 14.4 por ciento de las entrevistadas en Indios Verdes preferirían hacerlo en Uber o taxi, 12.9 por ciento mencionaron estas opciones en Pantitlán, y 14 por ciento en Taxqueña.

En menor medida se mencionaron medios de transporte como el Metrobús, metro, moto, bicitaxi o incluso caminando, en proporciones similares en las tres encuestas.

GRÁFICA 7. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ENTREVISTADAS EN LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA POR PREFERENCIA EN EL USO DE MODOS DE TRANSPORTE

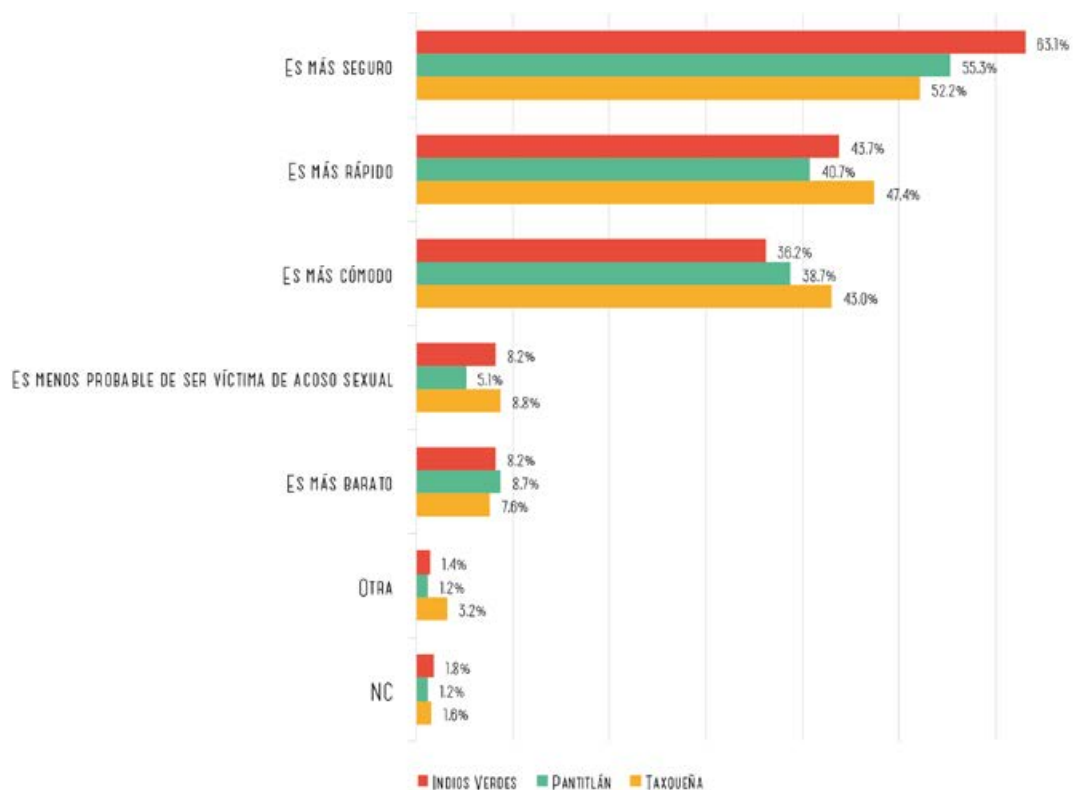


Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

Con relación al uso de otro modo de transporte, se les preguntó a las mujeres que mencionaron que preferirían realizar su viaje en otro medio, por los motivos que querían hacerlo y los resultados son similares en las tres encuestas.

Más de la mitad de las entrevistadas en los tres CETRAM mencionaron que preferirían usar otro medio de transporte porque es más seguro y porque es menos probable ser víctima de acoso sexual. En segundo lugar, se mencionan motivaciones como la rapidez o la comodidad: la rapidez se menciona el 43.7 por ciento de las veces en la encuesta de Indios Verdes, 40.7 por ciento en Pantitlán, y 47.4 por ciento en Taxqueña. La comodidad, por otro lado, se mencionó el 36.2 por ciento de las veces en Indios Verdes y 38.7 por ciento y 43 por ciento en Pantitlán y Taxqueña respectivamente.

GRÁFICA 8. MOTIVO DE PREFERENCIA DE MODO DE TRANSPORTE*



* Pregunta de respuesta múltiple. Los porcentajes no suman 100 por ciento

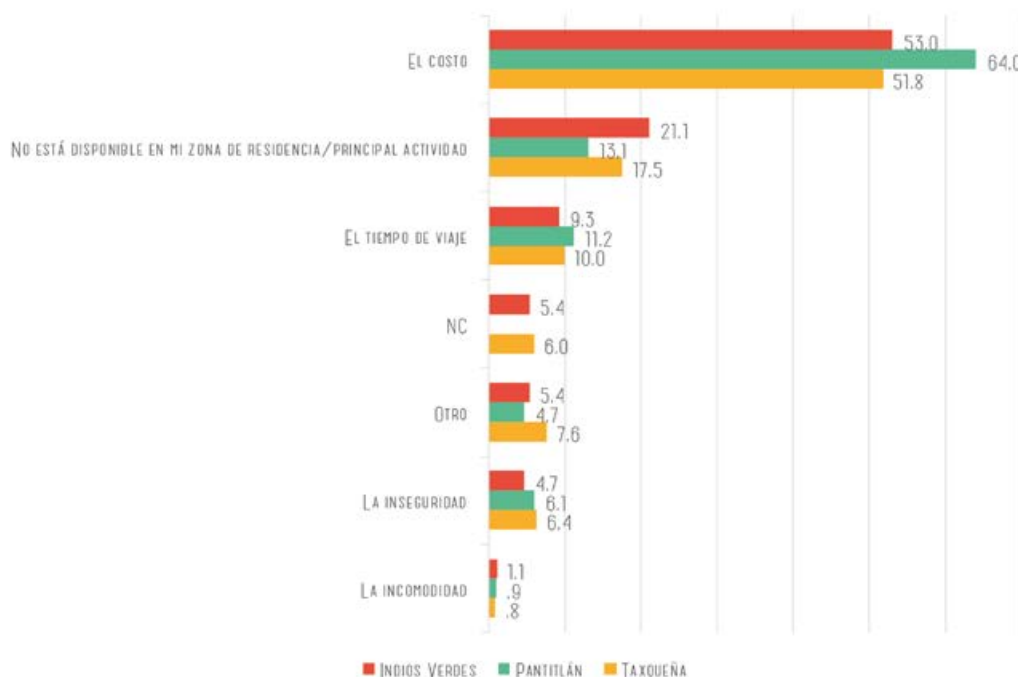
Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

También se preguntó a las entrevistadas que preferirían hacer su viaje en otro medio de transporte: ¿cuál es el motivo que impide que cambien el modo de transporte de uso por el de su preferencia? Más de la mitad de las usuarias en las tres encuestas respondió que el motivo principal es el costo, lo cual resulta relevante, ya que de las entrevistadas que indicaron que preferirían viajar en otro medio de transporte, el principal motivo está relacionado con la percepción de inseguridad en transporte público. Por lo tanto, las usuarias están obligadas a utilizar aquellos que consideran más inseguros, lentos e incómodos.

Por otro lado, dos de cada diez mujeres mencionaron en el CETRAM de Indios Verdes que los modos de transporte de su preferencia no están disponibles en su zona de residencia o en su zona de principal actividad; un porcentaje similar se observa en Taxqueña, mientras que en Pantitlán mencionaron esta razón el 13.1 por ciento de las mujeres a las que se les realizó la pregunta.

Estos datos en su conjunto reafirman dos aspectos relevantes de la movilidad de las mujeres; por un lado, la dependencia del transporte público y por otro las nulas posibilidades de elección de otros modos de transporte.

GRÁFICA 9. ¿QUÉ IMPIDE QUE USTED CAMBIE DEL MODO DE TRANSPORTE ACTUAL AL MODO QUE PREFERIRÍA? (PORCENTAJES)



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

5.1.4 TIEMPOS DE VIAJE

Con respecto al tiempo que tardan las mujeres en trasladarse a sus diferentes destinos, con el fin de cumplir con sus actividades diarias, se observa que el promedio de viajes es de poco más de una hora en los tres CETRAM. Sin embargo, el tiempo de traslado depende de los propósitos de los viajes que se realizan, por lo que el siguiente cuadro refleja el tiempo de traslado de las mujeres entrevistadas de acuerdo con los propósitos de viaje en un día promedio.

Los trayectos más largos, que pueden llegar a ser de una hora y media, son aquellos que se hacen con el propósito de estudiar, trabajar o visitar a un familiar, y los que tienen como propósito el entretenimiento. Por otro lado, los viajes que tienen como motivo la salud personal, realizar compras, o llevar o recoger a un niño de la escuela, son en promedio, menores a una hora. Los resultados anteriores dan cuenta de que, en la medida de lo posible, las mujeres intentan realizar sus actividades en lugares donde puedan elegir el destino para realizarlas, minimizando los tiempos de viaje, cosa que no necesariamente puede ocurrir con el lugar de trabajo o estudio de las usuarias.

CUADRO 6. PROMEDIO DE TIEMPO DE TRASLADO POR MOTIVO DE VIAJE DE LAS USUARIAS DE LAS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA EN UN DÍA TÍPICO (MINUTOS)

		INDIOS VERDES	PANTITLÁN	TAXQUEÑA
PROPÓSITO DE VIAJE	TRABAJAR	84	83	82
	ESTUDIAR	94	101	90
	ENTRETENIMIENTO/OCIO	88	86	70
	SALUD PERSONAL	68	70	58
	SALUD DE UN FAMILIAR	77	86	56
	REALIZAR TRÁMITES	88	47	74
	CUIDAR DE UN FAMILIAR	79	75	42
	COMPRAS	46	43	48
	ACOMPañAR/RECOGER A UN NIÑO DE LA ESCUELA	40	39	30
	VISITAR A UN FAMILIAR	91	62	99
	OTRO	38	59	48
TOTAL GENERAL		76	71	74

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.



5.1.5 VIAJES, PROPÓSITOS Y MODOS DE TRANSPORTE EN UN DÍA TÍPICO

Con el fin de contar con una caracterización más precisa de los viajes que realizan las usuarias de los CETRAM, se preguntó por los viajes en un día típico con el propósito de realizar una o más actividades. El objetivo de esta medición es conocer el número de viajes, los motivos de viaje y los tiempos de traslado que tienen las mujeres que utilizan los CETRAM en un día cotidiano⁹.

En promedio, las mujeres que utilizan el CETRAM de Pantitlán realizan 1.65 viajes en un día, 1.59 viajes en Indios Verdes y 1.57 en Taxqueña, lo que indica que en promedio no se alcanzan viajes que cumplan más de un propósito al día, como puede ser el de acudir a cumplir con su ocupación, ya sea laboral o escolar.

En términos porcentuales, se observa que el 46.8 por ciento de las usuarias del CETRAM de Pantitlán realizan un viaje con propósito de alguna actividad, el 42.9 por ciento realizan dos viajes y el 10.4 por ciento realizan tres o más viajes durante un día. En el caso de Indios Verdes, se tiene que el 51.7 por ciento realizan un solo viaje, el 38.1 por ciento realizan dos viajes y el 10.3 por ciento hacen tres o más viajes. Finalmente, el 54.4 por ciento de las usuarias del CETRAM Taxqueña realiza un viaje, 36 por ciento realizan dos viajes y 9.6 por ciento tres o más viajes.

Al analizar el número de viajes de acuerdo con los rangos de edad, es observable que a medida que las mujeres ingresan a los rangos de edades mayores, disminuye el porcentaje de viajes que realizan y, por el contrario, quienes realizan más viajes son las mujeres de menor edad.



⁹ Dentro de esta pregunta se excluyó el regreso al hogar como un propósito pues se pone énfasis en el desarrollo de los viajes cotidianos, de manera que, para evitar inconsistencias en los resultados, se omitieron los viajes con el propósito de ir al hogar en esta pregunta específica de la encuesta.

CUADRO 7. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS VIAJES

	PANTITLÁN	INDIOS VERDES	TAXQUEÑA
VIAJES PROMEDIO (MUJERES QUE VIAJAN CON EL PROPÓSITO DE REALIZAR ALGUNA ACTIVIDAD)	1.65	1.59	1.57
PORCENTAJE DE MUJERES QUE REALIZAN UN VIAJE	46.8	51.7	54.4
PORCENTAJE DE MUJERES QUE REALIZAN DOS VIAJES	42.9	38.1	36
PORCENTAJE DE MUJERES QUE REALIZAN TRES O MÁS VIAJES	10.4	10.2	9.6

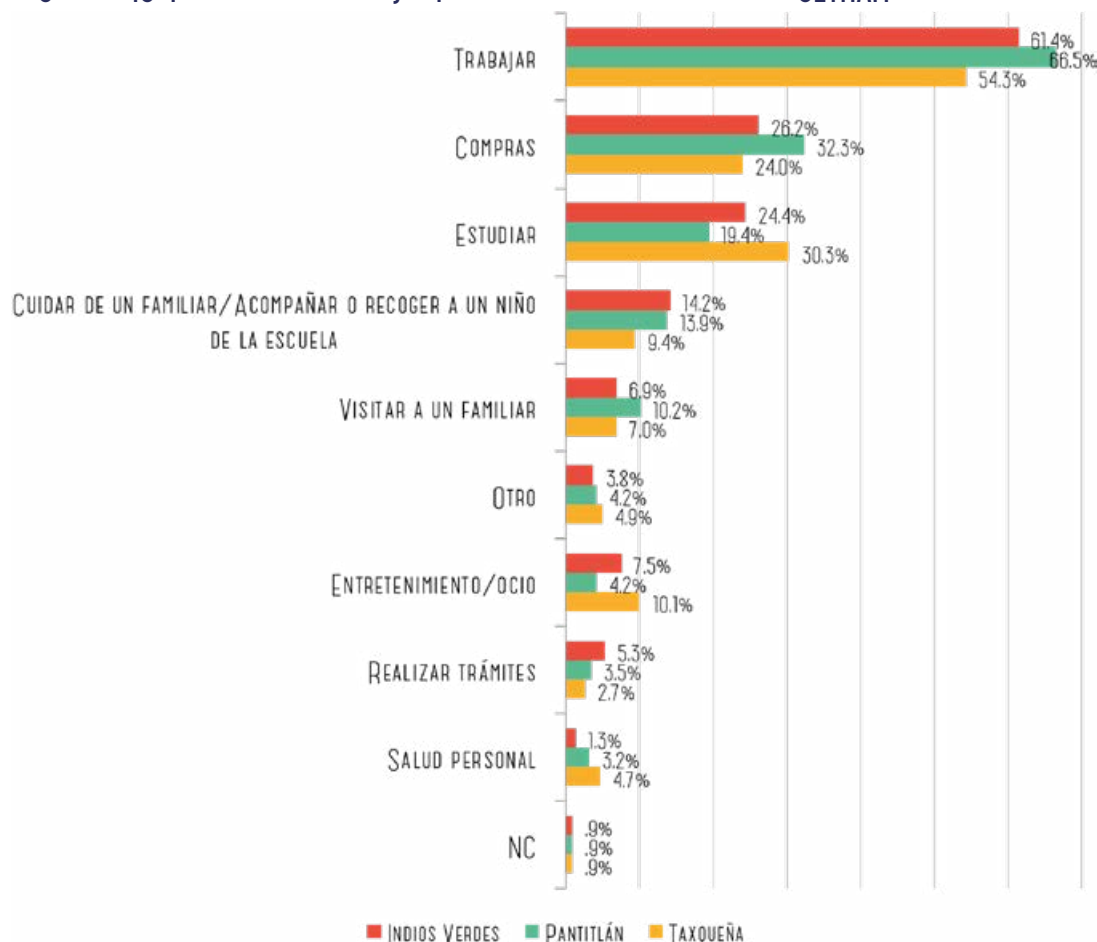
Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

En cuanto a los propósitos que pueden tener los distintos viajes que hace una mujer de la población de estudio en un día típico, sin considerar los viajes que tienen como propósito regresar a casa, naturalmente se resalta el de ir a trabajar, que obtuvo un 66.5 por ciento de menciones en Pantitlán, 61.4 por ciento en Indios Verdes, y 54.3 por ciento en Taxqueña. Ir a estudiar es otro de los propósitos mencionados por un porcentaje importante de mujeres, sobre todo en la encuesta de Taxqueña, donde alcanzó el 30.3 por ciento de menciones.

Sin embargo, un dato interesante es el porcentaje de usuarias que mencionan que uno de los propósitos de los viajes es el de ir de compras (supermercado, mercado, tianguis, tiendas, etc.), ya que se observa que es un propósito de viaje mencionado por el 32.3 por ciento de las entrevistadas en Pantitlán, 26.2 por ciento y 24 por ciento en Indios Verdes y Taxqueña respectivamente.

Cabe destacar los porcentajes relativos a los viajes realizados con motivos de cuidado; el 14.2 por ciento de las usuarias del CETRAM Indios Verdes, realizan viajes con el fin de dejar o recoger a un niño de la escuela, o para cuidar a algún familiar por motivos de salud, mientras que en Pantitlán este porcentaje es del 13.9 por ciento, y 9.4 por ciento en Taxqueña.

GRÁFICA 10. PROPÓSITO DE LOS VIAJES QUE REALIZAN LAS USUARIAS DE LOS CETRAM EN UN DÍA TÍPICO*



* Pregunta de respuesta múltiple. Los porcentajes no suman 100 por ciento

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

En cuanto a los diferentes modos de transporte que utilizan las usuarias de los CETRAM para realizar sus actividades en un día típico, destaca el porcentaje en las menciones de quienes se transportan caminando. En Indios Verdes esta opción obtuvo el 38.1 por ciento de las menciones; en Pantitlán se mencionó 36.6 por ciento de las veces, mientras que, para las usuarias de Taxqueña, el 21.1 por ciento camina para realizar alguna de sus actividades del día.

Como en las gráficas anteriores, se vuelve a reflejar la importancia de medios de transporte como el microbús, las combis o el metro para la realización de las actividades cotidianas de las usuarias, ya que nuevamente aparecen estos modos de transporte con los porcentajes más altos. También se observa que, en el caso de Indios Verdes, el Metrobús y el Mexibús representan una alternativa de

transporte utilizada por un porcentaje importante de las mujeres dentro del estudio, con el 12.9 por ciento y 4.5 por ciento de las menciones respectivamente. Es importante señalar que los porcentajes no suman 100 por ciento pues es una pregunta múltiple.

CUADRO 8. MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS VIAJES DE LAS USUARIAS DE LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA EN UN DÍA TÍPICO

	INDIOS VERDES	PANTITLÁN	TAXQUEÑA
AUTOMÓVIL	5.1%	3.5%	8.7%
COMBI	38.1%	44.2%	10.2%
BICICLETA	.9%	1.6%	.2%
MICROBÚS/AUTOBÚS	38.1%	29.5%	58.7%
METRO	23.6%	37.3%	36.2%
TAXI	3.8%	3.9%	6.7%
BICITAXI/MOTOTAXI	.9%	2.5%	.2%
CAMINAR	24.3%	36.6%	21.1%
OTRO	5.6%	4.4%	12.4%
METROBÚS	12.9%	-	-
MEXIBÚS	4.5%	-	-
NC	.4%	.9%	1.1%

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

Al realizar el cruce entre los propósitos del total de los viajes y el total de modos de transporte utilizados en un día promedio, se observa que para ir a trabajar en los tres CETRAM, los modos de transporte más utilizados son la combi, el microbús o autobús y el metro. Los mismos transportes son los más utilizados para ir a estudiar.

Un resultado que resalta en las tres encuestas es que ir de compras, es el único propósito en el que se prefiere caminar en lugar de utilizar algún otro modo de transporte como los microbuses o el metro. Esto se debe a que, para realizar compras, las mujeres pueden elegir entre los lugares más cercanos a su hogar, por lo que pueden realizar esta actividad sin necesidad de acudir a un medio de transporte.

En lo que se refiere a las actividades con el propósito de cuidar de alguien (salud de un familiar o llevar o recoger a un niño de la escuela), también se observa la preferencia de llegar caminando, asimismo, aunque en menor medida, la necesidad de recurrir a modos de transporte como el microbús o autobús.

La “movilidad del cuidado” es un concepto acuñado por Inés Sánchez de Madariaga en 2009 como categoría analítica paraguas que permite cuantificar, agrupar, nombrar y visibilizar los viajes realizados por personas adultas para el cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar (Sánchez de Madariaga 2009, 2013a, 2013b). En este epígrafe utilizamos el concepto y la metodología desarrollados por esta autora para describir la movilidad que de manera mayoritaria hacen las mujeres, por motivos relacionados con las tareas de cuidado.

Los trabajos de cuidados implican un uso diversificado de la ciudad, porque consideran los trayectos que se deben recorrer para acceder a escuelas, centros de salud, hospitales, lugares recreativos, parques, centros administrativos y distintos servicios de cuidado. A ello deben sumarse los viajes para abastecerse de alimentos y de productos de consumo cotidiano.

5.2.1 CUIDADOS GENERALES

Esta encuesta permitió conocer las relaciones que existen entre las actividades que realizan las mujeres y su movilidad, por lo que una de las preguntas de interés es si las usuarias de los CETRAM tienen a su cuidado a una o más personas de su círculo cercano, la respuesta es similar en las tres encuestas, casi la mitad de las encuestadas en cada CETRAM afirma tener a su cuidado a una o más personas. Al cruzar esta pregunta con los rangos de edad, se puede observar que independientemente del lugar de levantamiento, son las mujeres entre 35 y 44 años quienes tienen entre sus responsabilidades el cuidado de una o más personas, principalmente de los hijos, y en menor medida también se hacen cargo de sus padres.

En el cuadro siguiente también se observa que son las personas más jóvenes y las adultas mayores quienes tienen esta clase de responsabilidad con menor frecuencia, lo cual es coincidente con la literatura, sobre todo pensando en las tareas no remuneradas que son asignadas culturalmente a las mujeres de acuerdo con su edad reproductiva.



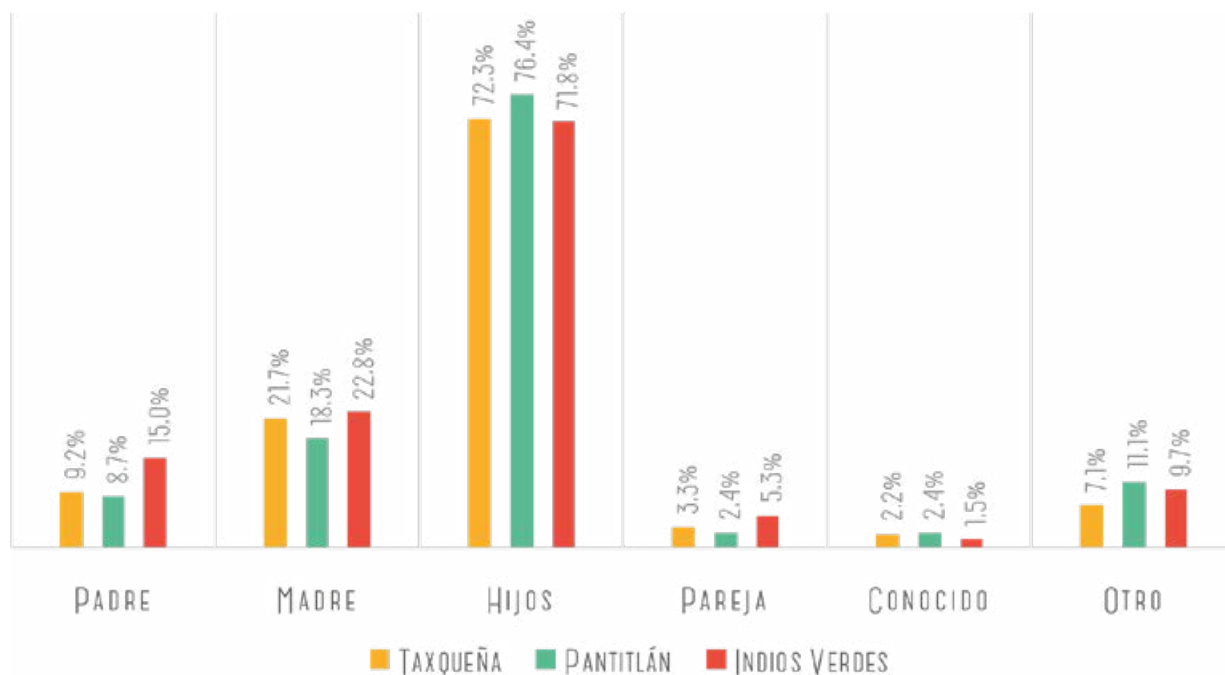
CUADRO 9. PORCENTAJE DE MUJERES POR RANGO DE EDAD QUE TIENEN A SU CUIDADO A UNA O MÁS PERSONAS

ACTUALMENTE USTED ¿TIENE A SU CUIDADO A UNA O MÁS PERSONAS?				
		TAXQUEÑA	PANTILÁN	INDIOS VERDES
¿CUÁNTOS AÑOS CUMPLIDOS TIENE USTED? (AGRUPADO)	DE 15 A 24 AÑOS	17.5%	26.5%	18.7%
	DE 25 A 34 AÑOS	46.5%	54.0%	61.3%
	DE 35 A 44 AÑOS	74.4%	71.0%	75.0%
	DE 45 A 54 AÑOS	56.3%	53.6%	61.8%
	DE 55 A 64 AÑOS	43.8%	46.7%	52.2%
	65 AÑOS O MÁS	45.5%	20.0%	33.3%
TOTAL		41.6%	47.9%	46.3%

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.



GRÁFICA 11. ¿A QUIÉN O A QUIÉNES TIENE A SU CUIDADO?
(PREGUNTA DE RESPUESTA MÚLTIPLE. LOS PORCENTAJES NO SUMAN 100 POR CIENTO)



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centro de Transferencia Modal, CETRAM 2019

Se preguntó a las encuestadas por algunas características de los viajes realizados el día anterior a la entrevista, y una de ellas fue si habían realizado la mayoría de sus viajes solas o acompañadas, encontrándose resultados muy similares entre los CETRAM; aproximadamente tres cuartas partes de las mujeres que realizaron viajes el día anterior a la encuesta dijeron haber hecho la mayoría de sus viajes solas, mientras que alrededor de dos de cada diez mujeres señalaron haber hecho sus viajes acompañadas por uno o más adultos.

Por otro lado, el 5.5 por ciento de las mujeres entrevistadas en Pantitlán mencionaron haber sido acompañadas en sus viajes por uno o más niños, lo mismo que el 4.2 por ciento en Taxqueña y el 3.5 por ciento en Indios Verdes. Cabe señalar que, de estas mujeres, la mayoría se encuentran en el rango de 25 a 44 años.

5.2.2 VIAJES DE CUIDADOS

Esta encuesta también permitió conocer cuáles son los modos de transporte que se utilizan con mayor frecuencia por la población femenina de 15 años o más para realizar actividades vinculadas a trabajos no remunerados¹⁰. Con respecto a los modos de transporte que utilizaron las usuarias de los CETRAM para realizar algunas de sus actividades, se encontraron patrones que se describen a continuación.

Para acompañar a un familiar al médico, las usuarias de los CETRAM de Pantitlán e Indios Verdes señalaron que utilizaron con mayor frecuencia el metro, con 34.1 por ciento y 28.4 por ciento de las respuestas respectivamente, mientras que, en el CETRAM de Taxqueña, el modo de transporte que más señalaron las usuarias para este propósito fue el microbús, con el 38.4 por ciento de frecuencia, seguido del 33.5 por ciento que utiliza el metro. El mismo patrón de preferencia se observa para realizar trámites, visitar a un familiar o cuidar de un familiar.

Por otro lado, para el propósito de ir de compras, el 32 por ciento de las usuarias en Taxqueña utilizan el microbús, mientras que el 31.7 por ciento en Pantitlán y el 22.5 por ciento en Indios Verdes prefieren caminar. Finalmente, las mujeres encuestadas coinciden en que para acompañar a la escuela a un niño/a, prefieren caminar, siendo en Pantitlán donde se observa el porcentaje más alto que resalta esta preferencia, con el 48.2 por ciento de las menciones de las usuarias. Este resultado podría interpretarse en el sentido de que quienes tienen niños en edad escolar a su cuidado, en su mayoría están inscritos en escuelas cercanas a su vivienda, por lo que no es necesario recurrir a modos de transporte más complejos para acceder a la escuela.

¹⁰ De acuerdo con la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo ENUT, se considera trabajos no remunerados a las actividades tanto de trabajo de cuidado directo, como indirecto (preparación y servicio, reparaciones menores de la vivienda y otros bienes del hogar, compras para el hogar, pagos, trámites para el hogar, gestión y administración del hogar.)

CUADRO 10. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE TAXQUEÑA*

TAXQUEÑA	ACOMPANAR A UN FAMILIAR AL MÉDICO	COMPRAS	REALIZAR TRÁMITES	VISITAR A UN FAMILIAR	CUIDAR UN FAMILIAR	CUIDAR UN NIÑO/A	ACOMPANAR A LA ESCUELA A UN NIÑO/A
METRO	33.5	23.3	39.9	34.3	33.2	23.2	21.7
COMBI	11.0	9.8	13.5	10.9	12.5	13.6	9.4
MICROBÚS	38.4	32.0	41.0	35.2	34.9	31.3	26.4
CAMINAR	7.3	20.8	7.5	6.1	7.8	11.1	32.3
TAXI	16.6	14.4	9.1	9.7	11.2	12.6	7.9
AUTOMÓVIL PARTICULAR	11.2	16.7	10.0	17.7	16.6	15.7	13.4
MEXIBÚS	1.5	0.5	0.9	0.9	0.7	1.0	0.4
AUTOBÚS	3.9	3.4	4.4	6.1	4.4	3.5	2.8
METROBÚS	8.6	3.9	4.9	5.7	5.1	3.0	2.0
MOTO/BICITAXI	0.7	0.7	0.7	0.5	1.0	1.0	2.0
TREN LIGERO	3.7	1.8	2.1	2.1	2.0	2.5	2.0
BICICLETA		0.5	0.2	0.2			
NS/NC	1.2	0.9	1.4	1.2	2.0	3.5	1.6

*Pregunta de respuesta múltiple, los porcentajes no suman 100 por ciento

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

CUADRO 11. CUADRO 11. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE PANTITLÁN*

PANTITLAN	ACOMPANAR A UN FAMILIAR AL MÉDICO	COMPRAS	REALIZAR TRÁMITES	VISITAR A UN FAMILIAR	CUIDAR UN FAMILIAR	CUIDAR UN NIÑO/A	ACOMPANAR A LA ESCUELA A UN NIÑO/A
METRO	34.1	21.7	36.9	37.3	31.9	23.1	13.6
COMBI	27.9	23.2	31.6	27.2	24.9	20.2	17.4
MICROBÚS	19.8		22.7	22.6	17.7	15.2	10.4
CAMINAR	13.3	31.7	12.0	10.5	14.5	27.1	48.7
TAXI	12.3	10.6	4.6	4.8	8.8	7.6	4.4
AUTOMÓVIL PARTICULAR	6.7	6.1	4.1	8.8	6.3	6.5	3.8
MEXIBÚS	7.7	2.8	4.1	4.5	4.7	2.5	1.6
AUTOBÚS	3.2	2.8	3.9	5.3	4.7	2.5	2.5
METROBÚS	4.2	0.9	3.4	2.5	0.9	0.7	0.6
MOTO/BICITAXI	2.0	2.8	1.2	1.8	1.3	2.9	4.4
BICICLETA	0.2	0.9	0.5	0.8	0.6	1.1	3.8
TROLEBÚS	0.2	0.5	0.2	0.3	0.3	0.7	1.6
NS/NC	1.0	0.7	0.7	0.5	0.6	1.1	1.6

*Pregunta de respuesta múltiple, los porcentajes no suman 100 por ciento

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

CUADRO 12. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS RESPECTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LAS MUJERES DE 15 AÑOS Y MÁS EN EL CETRAM DE INDIOS VERDES*

INDIOS VERDES	ACOMPañAR A UN FAMILIAR AL MÉDICO	COMPRAS	REALIZAR TRÁMITES	VISITAR A UN FAMILIAR	CUIDAR UN FAMILIAR	CUIDAR UN NIÑO/A	ACOMPañAR A LA ESCUELA A UN NIÑO/A
METRO	28.4	15.5	31.0	30.9	28.7	19.5	10.9
COMBI	26.7	21.6	25.7	19.4	19.9	18.3	13.0
MICROBÚS	21.7	18.0	26.4	22.2	24.0	19.5	16.0
TAXI	17.7	15.2	6.5	9.6	12.8	14.1	12.3
METROBÚS	16.2	7.5	6.9	13.1	10.9	10.0	7.2
AUTOMÓVIL PARTICULAR	11.0	14.8	7.4	12.9	11.5	11.2	7.8
CAMINAR	8.6	22.5	8.1	6.1	6.9	14.1	35.2
AUTOBÚS	7.6	6.4	6.3	10.3	7.8	4.6	4.4
MEXIBÚS	5.3	4.3	6.9	5.6	5.3	2.9	1.7
BICITAXI/MOTO	1.0	0.9	0.7	0.9	0.9	0.8	2.4
TROLEBÚS	0.5	0.5	0	0	0.3	2.9	1.4
BICICLETA	0.2	0.7	0.5	0.5	0.9	2.5	3.4
NS/NC	0.7	0.2	0.2	0.9	1.2	2.1	4.4

*Pregunta de respuesta múltiple, los porcentajes no suman 100 por ciento

Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

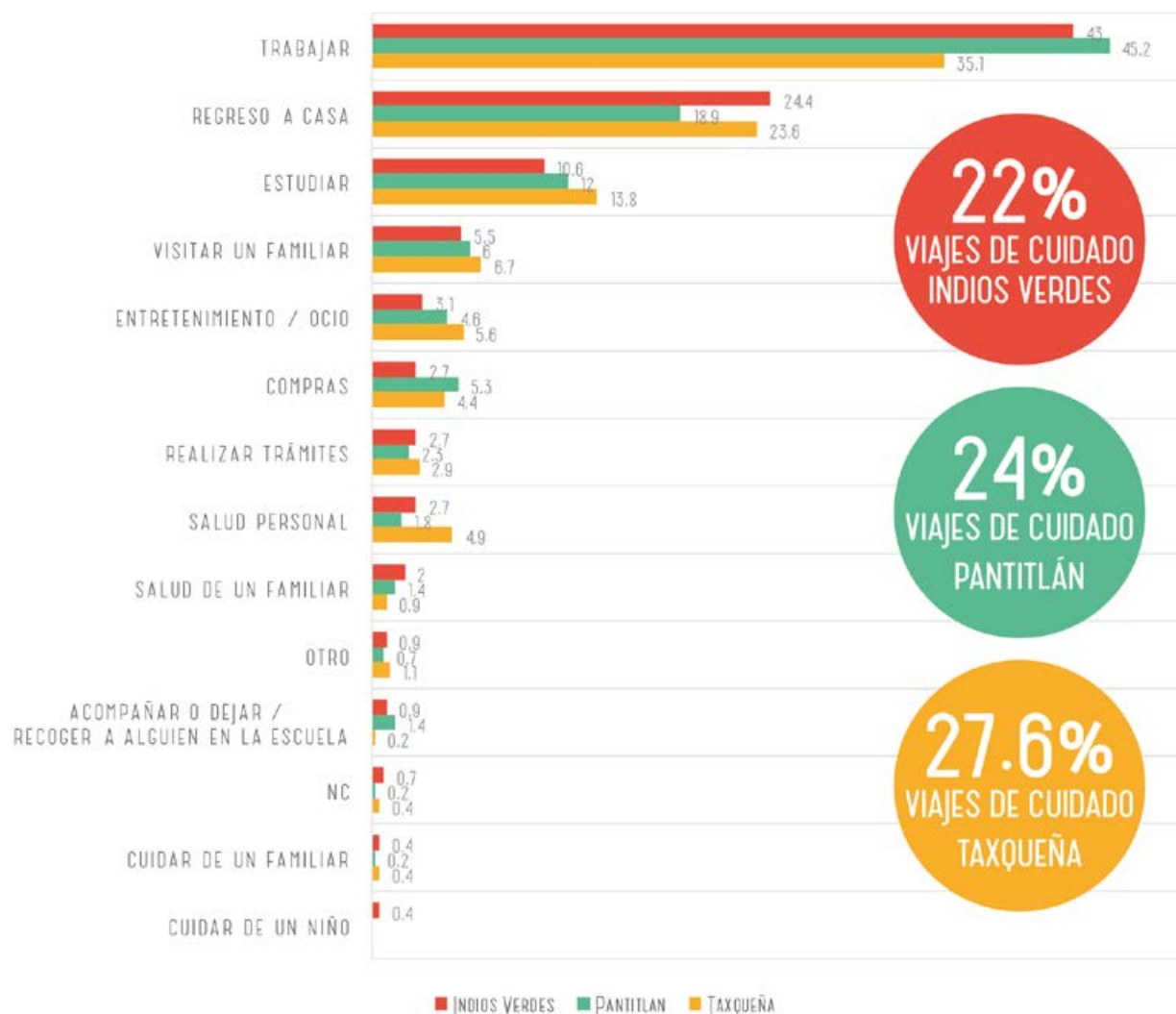
5.2.3 LA IMPORTANCIA DE MEDIR LOS VIAJES DEL CUIDADO

Dado que las entrevistas se realizaron en un horario que abarcó de las 7:00 hasta las 19:00 horas, además de la frecuencia de uso, se les preguntó a las mujeres encuestadas cuál era el motivo por el cual se encontraban en el CETRAM al momento de la entrevista, es decir, cuál era el propósito de su viaje en ese momento. El 45.2 por ciento de las usuarias en Pantitlán mencionaron que estaban utilizando el CETRAM por motivos de trabajo y el 12 por ciento para ir a estudiar, mientras que en Indios Verdes el 43 por ciento de las entrevistadas iba a trabajar y el 10.6 por ciento a estudiar. En Taxqueña, el 35.1 por ciento transitaba por el CETRAM con motivos laborales y el 13.8 por ciento con motivos escolares. También se obtuvo un porcentaje alto de mujeres que dijeron que su motivo de uso del CETRAM era regresar a su casa: 24.4 por ciento en Indios Verdes, 23.6 por ciento en Taxqueña y 18.9 por ciento en Pantitlán.

Para este estudio conocer los motivos de viaje de las mujeres, más allá del trabajo y la escuela, permitió aproximarnos a propósitos relacionados con las actividades del cuidado, tales como los viajes de entretenimiento, visitar a un familiar, acompañar a un niño(a) a la escuela, realizar compras, trámites, o actividades relacionadas con la salud personal o la de algún familiar, etc. Como se puede observar en la Gráfica 12, el 27.6 por ciento de las entrevistadas en Taxqueña se encontraban en el CETRAM por alguno de estos fines, lo mismo que el 24 por ciento de las entrevistadas en Pantitlán y el 22 por ciento en Indios Verdes.

Este resultado es de gran importancia y confirma la hipótesis avanzada por Inés Sánchez de Madariaga (2013a, 2013b), confirmada por el estudio realizado por esta autora para el área metropolitana de Madrid (Sánchez de Madariaga & Zucchini 2018). Al incorporar la categoría de los viajes de cuidado en la medición de los viajes globales, estos viajes podrían ubicarse como el segundo motivo en términos de prioridad de viajes de las mujeres. Como indica esta autora en su trabajo pionero sobre movilidad del cuidado, esta categoría debería incluirse en el diseño de las políticas de transporte y movilidad (Sánchez de Madariaga 2013a, 2013b). Lo que se puede visualizar en la siguiente gráfica.

GRÁFICA 12. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS ENTREVISTADAS EN LOS CETRAM DE INDIOS VERDES, PANTITLÁN Y TAXQUEÑA POR VIAJES DE CUIDADO



Fuente: Encuesta de caracterización de la movilidad de las mujeres usuarias de los Centros de Transferencia Modal, CETRAM 2019.

A photograph of a subway staircase with people walking up, overlaid with a large white number 6.

6

ACCESIBILIDAD E INFRAESTRUCTURA EN LOS CETRAM

Este apartado desarrolla la observación obtenida con las etnografías móviles de acompañamiento a los viajes de las mujeres, y precisan barreras que emergieron de la experiencia del viaje de mujeres usuarias de los CETRAM

6.1

BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

Este apartado desarrolla la observación obtenida con las etnografías móviles de acompañamiento a los viajes de las mujeres, y precisan barreras que emergieron de la experiencia del viaje de mujeres usuarias de los CETRAM en el acceso a prácticas, relaciones y lugares sobre la base del sistema de clasificación propuesto por Jirón y Mansilla (2013).



CUADRO 13. BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

TIPO DE BARRERA	HALLAZGO	NARRATIVAS ETNOGRÁFICAS
FINANCIERAS	Las mujeres usuarias indican que el costo del transporte es una limitante importante de los viajes. Ahora bien, hay particularidades que profundizan esta barrera, como es el caso de las mujeres que viajan en horarios nocturnos y prefieren de pagar taxis por la falta de cobertura en el servicio de autobuses y microbuses, cuando se transporta mercancía o bullos grandes, cuando se retrasan por cualquier evento inesperado o en el caso del costo de medios no motorizados como los bicicletas públicas o el sistema de palines eléctricos. Comparativamente hay una diferencia importante entre las mujeres que viven en la Ciudad de México y las que vienen desde el Estado de México, en este último el costo del transporte aumenta significativamente. ¹¹	Gusto de mi casa o la escuela de mi hijo y regreso a mi casa e ir a recogerlo \$36 diarios. Para la visita de fin de semana a mi mamá gastan ella y su hijo \$52 de ida y \$52 de vuelta. Para acompañar a su mamá al Hospital gasta \$62 (Usuario CETRAM Pantitlán)
FÍSICO-ESPACIALES	En la experiencia del viaje algunas mujeres hacen referencia en términos generales al mal estado de la infraestructura de los CETRAM, específicamente las escaleras, zonas peatonales, calles de acceso deterioradas que tienen muchos "baches" y han parte del Paradero huele muy feo, baños y hasta se le revuelve el estómago (...) a café, a excremento, a pipí, y de discapacidad y/o adultos mayores, carriolas, bastón etc., carencia de escaleras eléctricas o elevadores, banquetas una botella y tiran todo (Usuario CETRAM Taxqueña).	Los juegos están sudos, asquerosos, primero lo higienice, porque hay demasiada basura, hasta en los juegos que también afecta la orientación de las mujeres y obliga a caminar por el arroyo vehicular, la existencia de basura dificulta la movilidad peatonal. También se hace referencia a la falta de zonas y espacios de descanso. La falta de señalética y la que existe se valora como inadecuada, contribuye a desorientarse, por otro lado, la basura, el comercio ambulante, los puestos de comida, la orina, el ruido de las bocinas de las unidades y del comercio contribuye a los CETRAM como lugares que no sólo huelen mal, sino que algunas partes son insalubres.
ORGANIZACIONALES	En las etnografías realizadas, la necesidad de las mujeres que, de acuerdo con el ciclo vital son madres y requieren acceder al trabajo junto a la coordinación de la provisión de alimentación, trámites, pagos de cuentas y al cuidado de niños/as y personas adultas mayores que tienen necesidades específicas de salud y educación, implican la demanda de infraestructura para cumplir con labores domésticas y de cuidado. Casi no usa el transporte especializado. De esta manera aspectos como los baños, que en los tres CETRAM se consideran insuficientes, o el acceso a comedores de bebés dentro de ellos, es una necesidad muy sentida por las mujeres que afecta la decisión del modo de transporte, tiempos y actividades que dependen de estas múltiples tareas.	Parece que la mayor barrera de Matamoros tiene que ver con su condición de dependencia económica y el cuidado de sus hijos. Fue madre muy joven, tiene 3 hijos y vive con sus suegros. Es ama de casa, los viajes que realiza los hace peatonalmente para cumplir con labores domésticas y de cuidado. Casi no usa el transporte público y cuando lo hace, es acompañado de su suegra e hijos. (Usuario CETRAM Pantitlán)
TEMPORALES	Hay dos dimensiones, por un lado, el ciclo diario del día y la noche asociado con los horarios y calidad de servicios del transporte, condiciones de iluminación y sobre todo la duración del viaje. Aquí encontramos que hay horarios de mayor afluencia en la mañana y tarde-noche que hacen que el tráfico, las paradas continuas y el tiempo de espera en los paraderos sea mayor. Por otro lado, una dimensión temporal diferente, son los ciclos anuales donde las condiciones climáticas imponen un obstáculo agregado que se ve profundiza con las lluvias y el excesivo calor. En la movilidad cotidiana de las mujeres en épocas de lluvia el metro se ralentiza, el flujo de los camiones y combis para llegar al CETRAM dificulta el acceso, los baches y las condiciones de salubridad se hacen más evidentes, se hacen encharcamientos de agua e inundaciones.	La principal barrera de Samira con respecto al acceso de transporte público es referente a los horarios de servicio, debido a que prefiere hacer sus entregas de repostería por la noche ya que en las mañanas las debe dedicar a sus hijos y a la compra de mercancía. Menciona que algunos horarios del transporte concesionado terminan a las 8:00 pm o 10:00 pm y sus horarios de entregas en ocasiones son más tarde. Esto la obliga a caminar por la noche o a tomar taxi, lo que representa un mayor gasto en transporte. (Usuario CETRAM Indios Verdes) En tiempo de lluvia se inunda el CETRAM, porque se tapan las calderas, cuando llueve el transporte es más lento y no puedes pasar porque está todo inundado (Usuario CETRAM Pantitlán).
EMOCIONALES	Aquí se contempla la percepción del miedo, la inseguridad y las experiencias de violencia sexual vividas por las usuarias. Este tipo de barreras son claramente diferenciables en los viajes de las mujeres, ya que condicionan sus decisiones sobre movilidad, modos de transporte y ponen especial atención en aspectos como la presencia de policías, las condiciones naturales de vigilancia, las cámaras, el estado de la iluminación. En el CETRAM de Indios Verdes, el miedo se localiza en "los pasillos estrechos en el CETRAM", "en el mercado", "la parada de la entrada del Metrobús", "la parada de las camionetas que van al Estado de México". En el CETRAM de Taxqueña en "la entrada norte del paradero", "en el mercado", "zonas donde está el comercio ambulante", "puente peatonal de Av. Taxqueña", "zona de la ruta 1". En Pantitlán se indica como lugares del miedo "los pasillos, escaleras y andenes", "paradas de microbuses", "puentes", "zonas desoladas entre la C y la E", "el túnel hacia Indios Verdes", "zona del bicicletacionamiento está muy oscura".	"Una vez de regreso, me agarraron distraído y me empezaron a seguir, me habían preguntado la hora y les dije y me seguí y ya cuando vi venían detrás de mí, venían dos chicas y hasta que logré más o menos bajarme y subirme al transporte ¿Dónde fue? Saliendo de aquí al metro hasta llegar a la mira ¿Cuánto tiempo le siguieron? Como 10 minutos. Caminé más rápido y me fui moviendo entre la gente (...) Cuando vi ahí seguían, pero ya yo estaba arriba del micro" (Usuario CETRAM Pantitlán)
CORPORALES	Una dimensión interesante de la accesibilidad tiene que ver con el hecho de que las mujeres por razones de trabajo o de cuidado viajan especialmente con bullos, bolsas, mochilas, que parecen ser una extensión corporal y que pueden ser obstáculos del viaje en cuanto al peso, dimensión y la fuerza que se requiere para trasladarlos. Niños/as, bolsos, carriolas, maletas, materiales de trabajo, etc. Esto es especialmente sensible en los CETRAM estudiados, porque hay viajes foráneos.	Maria cuando viaja lleva en un hombre su mochila de trabajo, en el otro hombro la pañalera de su niño, en una mano a su hijo y con la otra mano el diminuto de niño. Refiere que en el viaje de regreso es a partir de las 8 de la noche por lo que el niño se duerme durante el viaje lo que implica que su marido tenga que cargarlo. El niño pesa 17 kg. (Usuario CETRAM Pantitlán) Para realizar su trabajo como estilista de uñas a domicilio Karla carga con una mochila tipo gimnasio que pesa aproximadamente 15 kg. En ella lleva sus herramientas y material de trabajo, que incluye una lámpara de secado que es muy pesada. Tiene a que la puedan asaltar para robarle su herramienta de trabajo. (Usuario CETRAM Taxqueña)

Fuente: elaboración propia

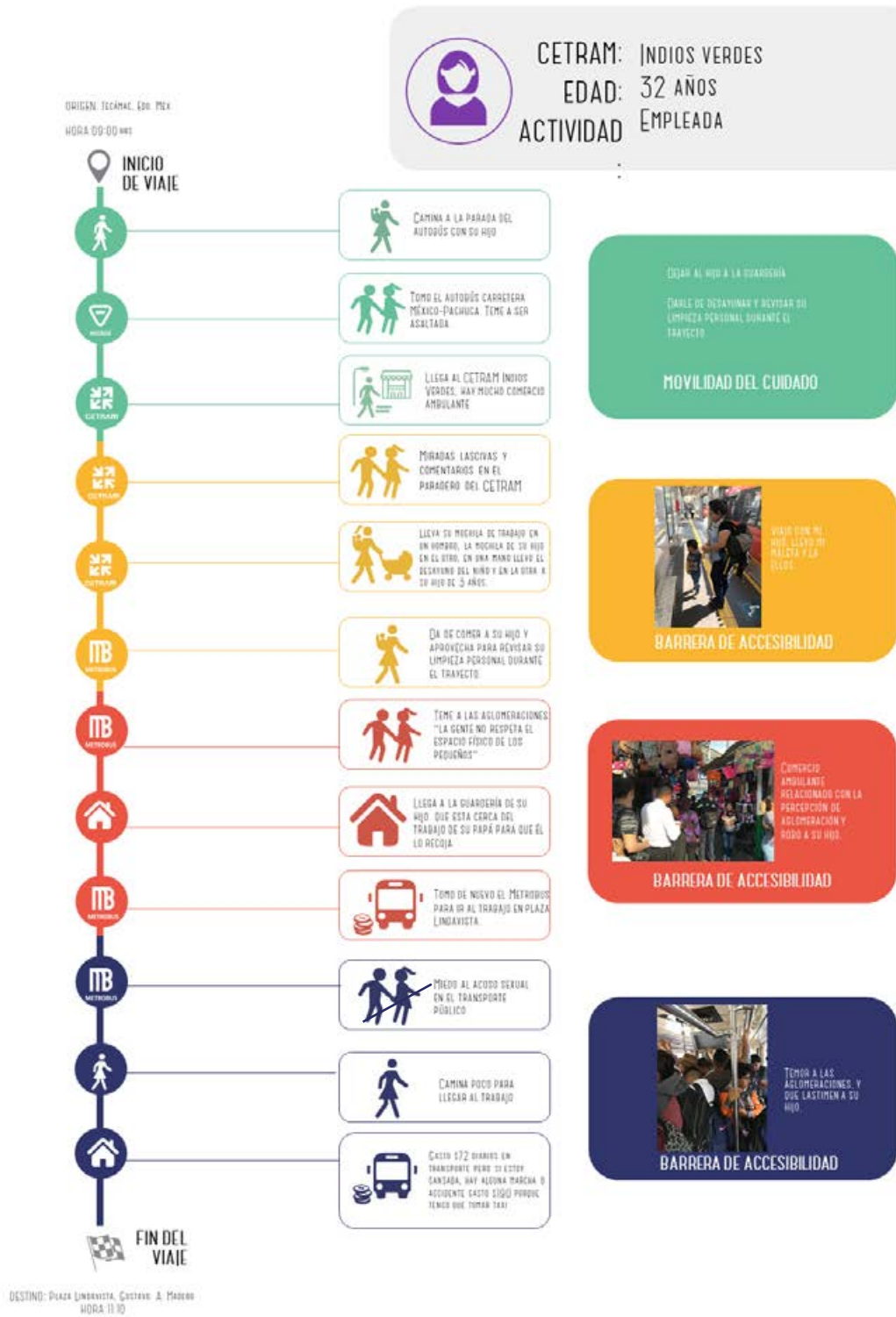
11 \$10.00 (Diez pesos 00/100 M.N.) por los primeros cinco kilómetros. \$0.20 (Veinte centavos) por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa inicial.

6.1.1 MAPAS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LAS MUJERES USUARIAS

Todas las barreras mencionadas ocurren muchas veces de manera simultánea, generando una suerte de espesura de accesibilidad (Jirón y Mansilla, 2013). En términos de la planificación de la movilidad el reconocimiento de esta complejidad en la vida cotidiana de las mujeres, especialmente por las tareas del cuidado, supone pensar en las necesidades de los diferentes usuarios y usuarias, que permitan facilitar la accesibilidad, dando lugar a ciudades más sostenibles. En las imágenes y relatos que siguen, se muestra la complejidad de la movilidad de las mujeres. Metodológicamente se realizaron etnografías móviles de acompañamiento de las prácticas de desplazamiento de las mujeres en rutinas, discursos y tipos de interacción. Una primera parte desarrolla mapas de la experiencia y posteriormente se reconstruye la cotidianeidad de los desplazamientos.



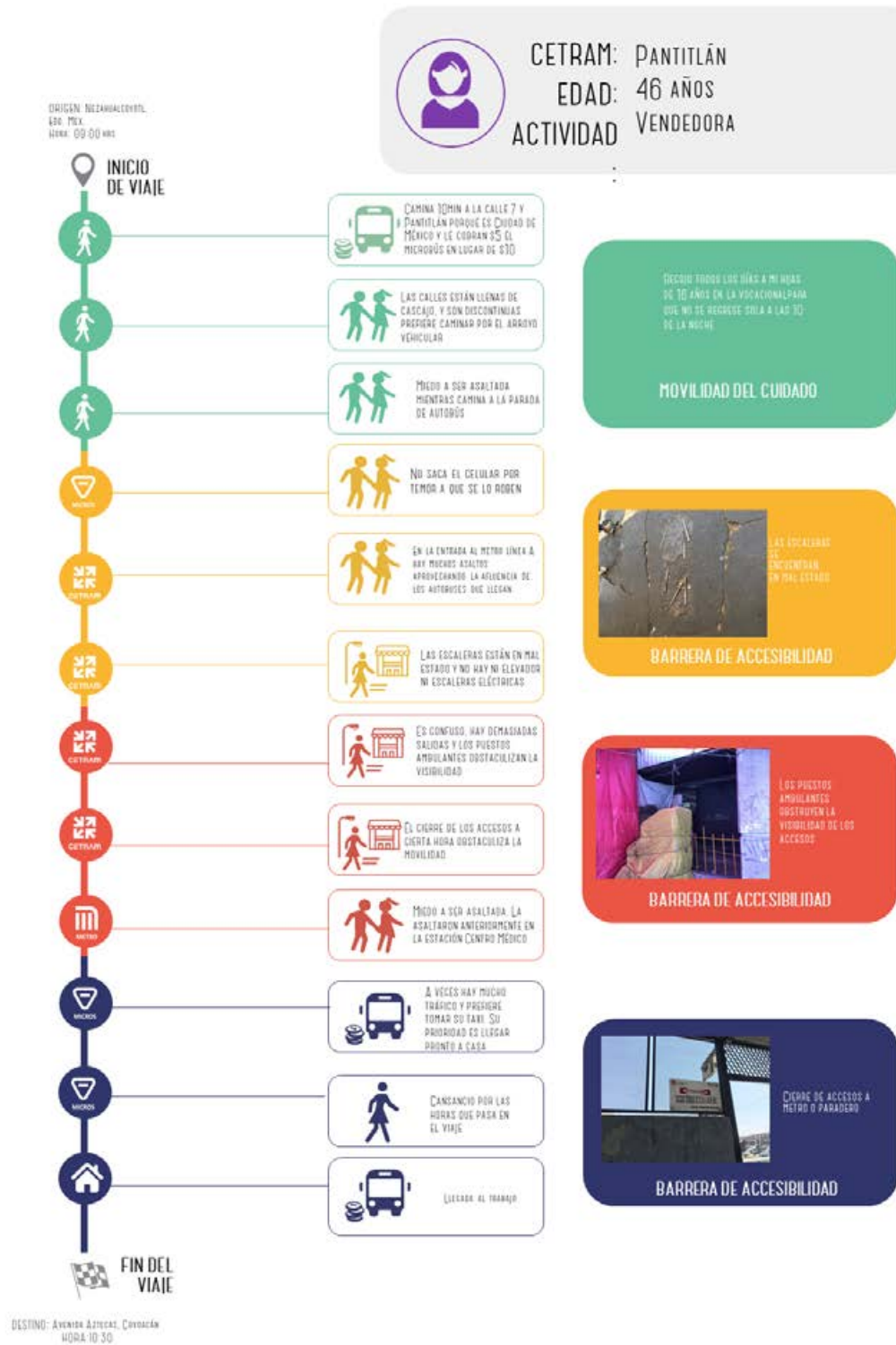
IMAGEN 2. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE MARÍA



Fuente: elaboración propia

María tiene 32 años, está casada y vive con su hijo de 3 años y su marido en el Fraccionamiento de Urbivillas en Tecámac, Estado de México. Trabaja como empleada de atención de servicio al pasajero de una aerolínea en Parque Lindavista en la alcaldía Gustavo A. Madero. María y su hijo salen de lunes a viernes a las 9:00 am rumbo a la guardería que se encuentra muy cerca de la estación de Metrobús Álvaro Obregón. María viaja con la pañalera del niño en un hombro, su mochila de trabajo en el otro hombro, de una mano lleva a su hijo y en la otra lleva el desayuno del niño. Aprovecha los viajes de ida con su pequeño para darle de desayunar y revisar su aseo personal (como las uñas largas y limpiarlo después de su desayuno). Después de dejar a su hijo en la guardería a las 10:15 o 10:30 am, regresa en Metrobús a la estación Euzkera para caminar 10 min y llegar a su trabajo a las 11:00 am en el centro comercial parque Lindavista. Aprovecha para maquillarse y peinarse en el Metrobús, trabaja hasta las 8:00 pm. Escogieron esta guardería porque se encuentra cerca del trabajo de su marido y porque tiene el horario extendido hasta las 8:00 pm. El esposo de María sale de trabajar a las 6:30 pm, recoge al niño a las 8:00 pm y se encuentran con María en un punto intermedio del viaje de regreso a casa. Muchas veces durante el regreso a casa su hijo duerme, por lo que su padre tiene que cargarlo. El niño pasa la mayor parte del día en la guardería y buena parte de la convivencia con el niño despierto es en el viaje del transporte público, cerca de 1hr y media de ida y 2 horas de regreso, aunque en el regreso el niño ya va dormido. María y su esposo cuentan con coche, pero solo lo usan para emergencias y para hacer compras, evitan usarlo para llegar al trabajo ya que los dos trabajan en zonas complicadas de la Ciudad de México donde hay mucho tráfico y son frecuentes los cierres de avenidas por las marchas. El tráfico es un factor que ralentiza la frecuencia del Metrobús, además cuando hay marchas hay cierre de servicio, por lo que se ve obligada a usar taxi, lo que aumenta considerablemente los gastos en transporte. Por otro lado, el tráfico también afecta su trayecto en transporte concesionado de Tecamác a la CETRAM Indios Verdes, ya que la ruta pasa por la autopista México-Pachuca y los accidentes son una constante. Los principales temores de María al viajar con su hijo se relacionan a las aglomeraciones porque los pueden golpear, robar o sufrir acoso sexual. María dice que prefiere viajar en el vagón de hombres porque las mujeres son muy violentas “no nos respetamos, es más fácil que ellas me empujen o me insulten que en el vagón de los hombres”.

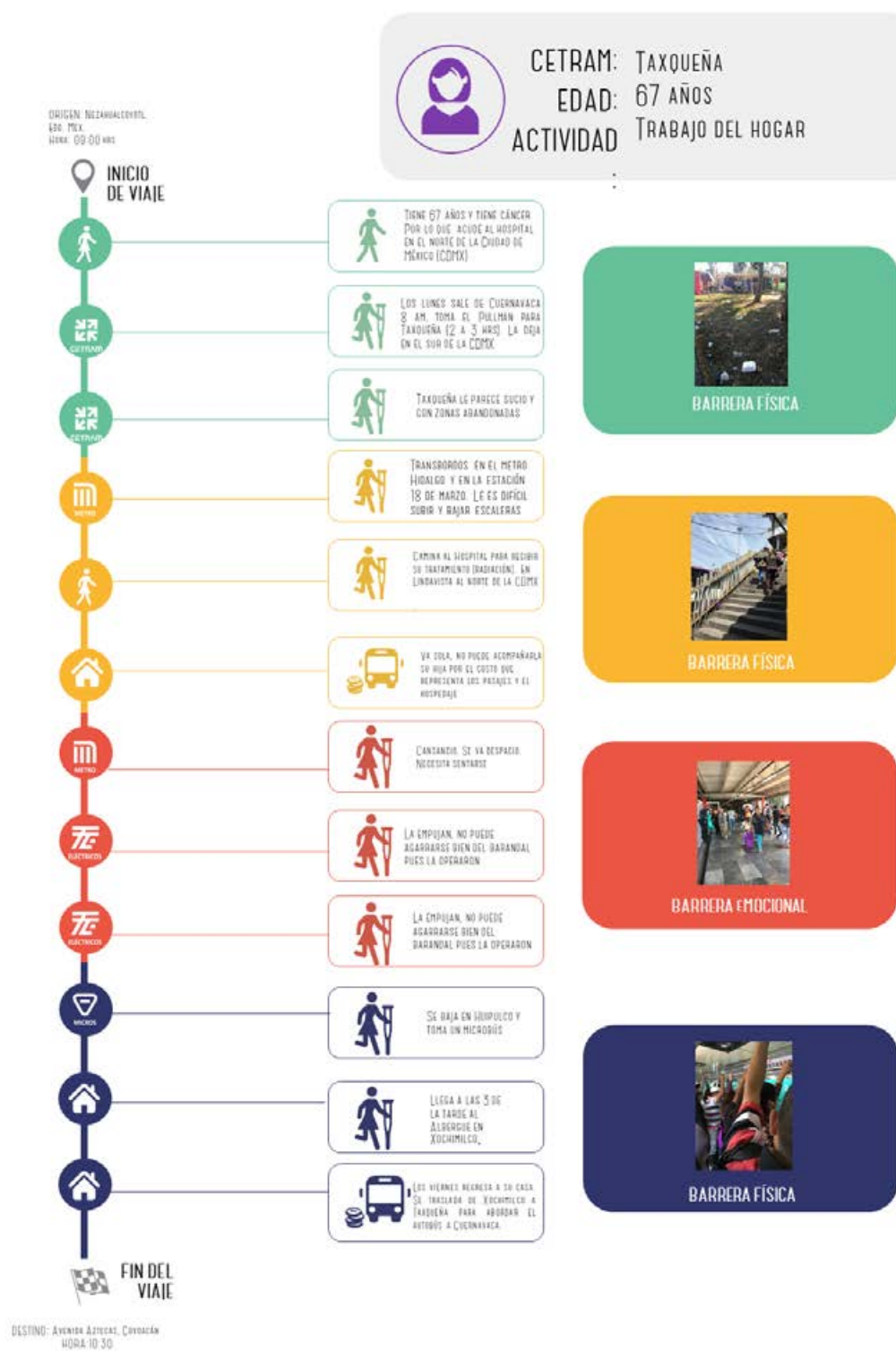
IMAGEN 2. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE SANTA



Fuente: elaboración propia

Santa tiene 46 años, recientemente se divorció y vive en casa de sus padres con sus dos hijos, una chica de 16 años y un niño de 5 años, en la colonia Maravillas en Ciudad Nezahualcóyotl. Es empleada de ventas de una compañía de artículos de belleza. Realiza sus viajes laborales con una mochila de 10kg donde lleva los productos que vende diariamente. Santa sale de su casa a las 8:00 am para llegar a su lugar de trabajo alrededor de las 10:00 am en la Plaza Cantil enfrente de Médica Sur en Tlalpan. Para realizar este trayecto Santa camina 10 min hasta la esquina de calle 7 y Pantitlán porque el microbús le cobra \$5 en lugar de \$10 si lo tomara en la esquina de su casa donde aún es Estado de México y el transporte público sube de precio. El microbús la deja en el CETRAM Pantitlán donde toma el metro hasta bajar en Taxqueña, posteriormente toma el tren ligero hasta Huipulco y de ahí un camión que la deja muy cerca de su trabajo. Las decisiones de cómo realiza el regreso a casa depende de la hora de salida, ésta varía entre 7:30 pm y 8:00 pm. Si sale después de las 8:00 pm lo considera tarde porque después de llegar a casa debe recoger a su hija de 16 años de la escuela a las 10:00 pm. El trayecto le toma 1 hora por lo que necesariamente tiene que salir de casa a las 9:00 pm. Si se hace tarde escoge la ruta de Periférico que pasa por la glorieta de Vaqueritos y toma un taxi colectivo que le cobra \$35 y la deja en el CETRAM Pantitlán. Procura no hacer esto para no gastar. Santa pasa un total de 5 horas al día en transportarse de casa al trabajo, a la escuela de su hija y de regreso a casa. Los temores relacionados a sus viajes se concentran en el trayecto peatonal que hace de casa a la parada de autobús, siente que es un lugar muy inseguro y teme ser asaltada. También sufrió un asalto en el metro donde dos hombres se subieron y con tono amenazante les quitaron las cosas a los pasajeros del vagón en el que viajaba. Santa dice que no los agarraron, ella salió asustada después de los asaltantes y los policías que encontró no estaban enterados del asalto. Durante sus viajes prefiere leer, aunque si se siente segura usa el celular para escuchar música, checar sus redes sociales, comunicarse con sus familiares y ver series.

IMAGEN 2. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE BLANCA



Fuente: elaboración propia

Blanca tiene 67 años y vive en Cuernavaca, tiene cáncer y viene a la Ciudad de México a recibir tratamiento, de lunes a viernes le dan radiación en el Hospital Ángeles de Lindavista (se atiende ahí pues tiene el Seguro Popular y tienen convenio). Cada lunes sale de su casa a las 8 de la mañana, toma el Pullman de Morelos, le cobra la mitad de precio (\$75) con la tarjeta del INAPAM. El Pullman la deja en Taxqueña a las 9:15 am, de ahí toma el metro y transborda en Hidalgo para finalmente bajarse en 18 de marzo, de ahí camina dos cuadras para llegar al Hospital, ya que a las 12 del día es su cita.

Su viaje dura de 2 horas a 3 horas de camino, ella se va con tiempo pues sabe que se cansa “tengo que ir despacio, con calma (...) porque voy con tiempo para llevarme más tiempo, de la caminata, de que me siento, de que voy despacio”. La gente en el transporte no sabe y la empujan, principalmente los hombres, así que desde que descubrió el vagón de mujeres prefiere irse ahí, aunque no siempre está este vagón. Cuando empezó con el tratamiento no sabía cómo moverse, la acompañaba su hija y usaba taxi, pero le salía muy caro, hasta \$200 y tardaba mucho tiempo por el tráfico, entonces mejor optó por usar el transporte público, buscar un albergue y moverse ella sola. Al principio fue difícil, pero ahora siente que recuperó su autonomía, va más atenta y se siente más segura de moverse en la calle.

De lunes a jueves, al terminar su tratamiento, se dirige al albergue que está ubicado en Tlalpan. Para llegar del hospital camina las dos cuadras para llegar al metro, toma el metro siguiendo la misma ruta y llega a Taxqueña para seguir en tren ligero, de ahí se baja hasta Huipulco y toma un microbús que la deja en Toriello Guerra, camina dos cuadras hasta el albergue y llega alrededor de las 3 de la tarde. El camino le resulta muy molesto, escuchar tanto ruido de los vendedores que gritan, los largos transbordos y subir y bajar escaleras. Todos los días de la semana hace este recorrido, por eso va a probar una nueva ruta, le recomendaron usar el Metrobús y ya no tener que transbordar, espera poder irse sentada. Los viernes regresa a su casa en Cuernavaca y descansa el fin de semana.

DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS CETRAM

Una parte importante del diagnóstico de infraestructura se centró en la inseguridad y victimización sexual. Es por ello por lo que en este apartado haremos referencia a la interacción que establecen las usuarias con la infraestructura, la inseguridad y como afecta esto su movilidad.

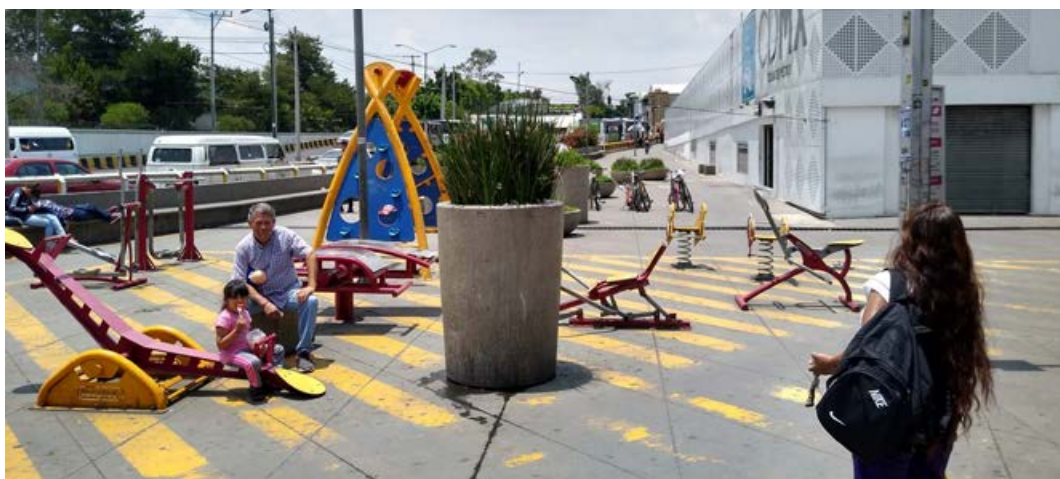
Un señalamiento recurrente en los testimonios de las mujeres es sobre las características físicas de los espacios y la forma urbana, elementos determinantes en la percepción de seguridad de las mujeres en el espacio público. Así, en las auditorías como en los recorridos comentados las mujeres indican que hay lugares que marcan su experiencia espacial como lugares del miedo¹². Junto a ello la escasa o nula iluminación, la poca visibilidad por obstáculos físicos, la falta de señalética, la basura que puede ser un obstáculo, el ruido que impide ser oídas o escuchadas, los grupos de hombres, la falta de civismo vinculado al deterioro de la infraestructura, entre otros son elementos medioambientales que agudizan el temor a la agresión sexual.



12 Desde una perspectiva geográfica y de género, el espacio tiene un papel en la configuración de los procesos de miedo de las mujeres a la violencia en los espacios urbanos. El concepto “lugar del miedo” ha sido desarrollado ampliamente por las geografías feministas para mostrar cómo se entrelazan las condicionantes espaciales, corporales y emocionales en los modos de habitar de las mujeres la ciudad. De manera que el miedo como una emoción se vincula a las condiciones espaciales de ciertos lugares (Koskela, 2000).

6.2.1 CETRAM PANTITLÁN

En el caso del CETRAM Pantitlán, las mujeres usuarias ubican como lugares de miedo los cruces de un andén a otro, principalmente en los bajo puentes se puede identificar la presencia masculina por el olor a orina, los gritos de los checadores que usan altavoces junto al alto volumen de las unidades de algunos operadores que específicamente indican que en una situación de riesgo impediría la posibilidad de ser escuchadas. La basura de los comercios como de los mismos usuarios/as, la falta de presencia policial, el comercio que quita visibilidad tanto para ver como para ser vistas son algunas de estas características.



En el mapa 6, obtenido a través de los recorridos comentados, se puede identificar que las principales problemáticas dentro de las instalaciones del CETRAM Pantitlán que favorecen el acoso sexual contra las mujeres son: el comercio ambulante¹³ que dificulta la movilidad y visibilidad de las usuarias, el pasillo que se encuentra atrás de la línea 5 y de la Oficina del CETRAM, los andenes U y V. De igual manera, el camellón entre la estación de Mexibús y Cuerpo A es un lugar percibido como riesgoso. Finalmente, el cuerpo A y B tiene poca circulación por las tardes y está muy desolado.

¹³ Es relevante mencionar que el caso de los policías y del comercio ambulante se construye un significado ambivalente. Es decir, pueden ser percibidos como factores de riesgo en tanto obstaculizan la posibilidad de escapar en un episodio de acoso sexual, pero al mismo tiempo su presencia puede implicar una percepción de mayor seguridad, por ejemplo, dependiendo del horario del día. En este sentido es importante comprender que no hay una decisión consciente de las mujeres de ser miedosas en entornos particulares y menos aún que estas percepciones se basen en una evaluación racional del riesgo.

MAPA 6. MAPA DE INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM PANTITLÁN



Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

Las principales barreras de movilidad que señalaron las usuarias son la falta del espacio para transitar pues el comercio quita espacio para el tránsito, los baches y el exceso de agua sucia en las banquetas que es experimentado de manera más aguda por personas con movilidad limitada, mujeres acompañadas de niños/as y/o personas adultas mayores. Asimismo, las mujeres son muy sensibles a la falta de mapas de ubicación y de señalética en cada pasillo, porque las que existen están en malas condiciones e incluso algunas son ilegibles. Un dato relevante con relación a la señalética, por ejemplo, es que las personas no saben la ubicación del elevador. Por último, las usuarias consideran que hace falta un módulo de información, que permita orientarse para evitar rutas innecesarias llegar al lugar donde se encuentra su próximo modo de transporte.

En el cuadro que se muestra a continuación, se pueden identificar las opiniones sobre las barreras de movilidad y accesibilidad en el CETRAM.

CUADRO 14. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM PANTITLÁN

CETRAM PANTITLÁN	OPINIONES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
PASILLO LOCALIZADO ATRÁS DE LA LÍNEA 5 Y DE LA OFICINA DEL CETRAM PANTITLÁN BICI-ESTACIONAMIENTO	ES UN ESPACIO QUE GENERA SENSACIÓN DE MIEDO PRINCIPALMENTE POR EL ÁREA QUE ESTÁ EN CONSTRUCCIÓN INCLUSIVE LAS USUARIAS PERCIBEN QUE PASAR SOLAS POR AHÍ ES MUY RIESGOSO PORQUE HAN SUFRIDO EMPUJONES, PISOTONES. TAMBIÉN SE IDENTIFICA LA FALTA DE SEÑALÉTICA. EN ESTA ÁREA SE VISUALIZA COMO UN FACTOR NEGATIVO LA FALTA DE SOMBRA. LA BANQUETA ESTÁ REDUCIDA, Y SOLO UNA PERSONA PUEDE PASAR A LA VEZ, LO QUE OCASIONA QUE OTRAS PERSONAS USUARIAS TENGAN QUE CAMINAR BAJO EL ARROYO VEHICULAR. TAMBIÉN SE INDICA QUE HAY BASURA DETRÁS DE LOS PUESTOS CERCANOS.
ANDENES (U. V)	EL PRINCIPAL PROBLEMA ES QUE EL TRANSPORTE NO SE DETIENE PARA DAR EL PASO A LAS PERSONAS PEATONAS, EN ESTE MISMO SENTIDO EL TRANSPORTE OBSTACULIZA LAS RAMPAS. ASÍ SE MENCIONA QUE LOS CONDUCTORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESTACIONADOS A UN COSTADO DE LAS ACERAS TIENEN LAS PUERTAS ABIERTAS (PILOTO) IMPIDIENDO EL LIBRE PASO DE LAS USUARIAS. LAS BANQUETAS ESTÁN REDUCIDAS EN EL ÚLTIMO ANDÉN. ASIMISMO, EL RUIDO OCASIONADO POR ALTAVOCES INDICANDO LOS DESTINOS DEL TRANSPORTE ES CONSIDERADO COMO MOLESTO. EL ENCHARCAMIENTO DE AGUA, LA SEÑALÉTICA DAÑADA, LAS BANQUETAS EN MAL ESTADO COMPLICAN EL VIAJE DE MUJERES QUE VAN ACOMPAÑADA DE NIÑOS/AS, PERSONAS ADULTAS MAYORES O SI SE VA CON TACONES.
PASILLO Y CRUCE PEATONAL DEL MEXIBÚS	FALTA ILUMINACIÓN, BANQUETAS FRACTURADAS, SI SE USAN TACONES ES COMPLICADO CAMINAR. EN TIEMPOS DE LLUVIA SE INUNDA, Y POR EL TIPO DE ZAPATO SE RESBALAN Y EN OCASIONES SE CAEN. EL PASO PEATONAL UBICADO EN LA SALIDA DEL MEXIBÚS ES COMPLICADO DE USAR, NO SE VE, LA PINTURA ESTA DESGASTADA Y LOS SEMÁFOROS PEATONALES SE EMPALMAN CON LOS SEMÁFOROS DEL MEXIBÚS Y LAS USUARIAS DEBEN CORREN PARA PODER PASAR.
CAMELLÓN ENTRE LA ESTACIÓN DEL MEXIBÚS Y CUERPO A (C/O CHURUBUSCO)	EL PASO PEATONAL DE LA SALIDA DEL MEXIBÚS LLEVA A UN CAMELLÓN EL CUAL ES COMPLICADO SUBIR PORQUE NO HAY ESCALONES. SE OBSERVA UNA FALTA DE VIGILANCIA. LOS COMERCIOS COMPLICAN LA MOVILIDAD Y VISIBILIDAD DE LA USUARIA. LOS COMERCIOS CERRADOS SON PUNTOS DONDE SE PUEDE SUFRIR ALGÚN ACTO DELICTIVO COMO ASALTOS.
CUERPOS A Y B	HAY PRESENCIA DE BASURA, MUY POCa GENTE EN LA TARDE CIRCULANDO LO QUE HACE QUE SEA UN LUGAR DESOLADO. EL COMERCIO OBSTRUYE LA MOVILIDAD. HAY BASURA ESPECÍFICAMENTE EN LA CABINA DE TELÉFONO. PARA ACCEDER A LA LÍNEA A, EL PISO ESTA FRACTURADO Y ES COMPLICADA LA MOVILIDAD DE PERSONAS EN SILLA DE RUEDAS. LA AVENIDA ESTÁ EN MALAS CONDICIONES, HAY BACHES Y SE INUNDA, HAY MÚSICA A ALTO VOLUMEN DE LOS COMERCIOS.
ACCESO POR EJE 1 NORTE	EL TRANSPORTE LAS DEJA FUERA DEL CETRAM SOBRE EL EJE 1 NORTE, ESPECÍFICAMENTE HAY UN PUESTO DE TORTAS QUE IMPIDE LA MOVILIDAD. EL PUENTE PEATONAL SE ENCUENTRA EN MALAS CONDICIONES FÍSICAS Y EN LAS NOCHES ESTA OSCURO GENERANDO UN PAISAJE INSEGURO.

Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

6.2.2 CETRAM INDIOS VERDES

Dentro de las instalaciones del CETRAM Indios Verdes las principales problemáticas identificadas son: la basura, puntos donde hay grupos de hombres “bolitas”¹⁴, los pasillos del paradero donde han sufrido asaltos, la falta de policías, el desconocimiento sobre cámaras de seguridad, los comercios que obstaculizan la movilidad y que, en el caso de sufrir un ataque sexual, dificultan escapar, principalmente en los andenes A y B, donde estos elementos son, desde la percepción de las mujeres, factores críticos. Asimismo, hay muchos comercios cerrados por lo tanto sienten mayor vulnerabilidad, los fuertes gritos de los checadores indicando la ruta, el volumen de la música de los comerciantes y operadores configuran un paisaje sonoro de temor. Finalmente, algunas usuarias expresan que han sido acosadas sexualmente por checadores, operadores y usuarios dentro del CETRAM.

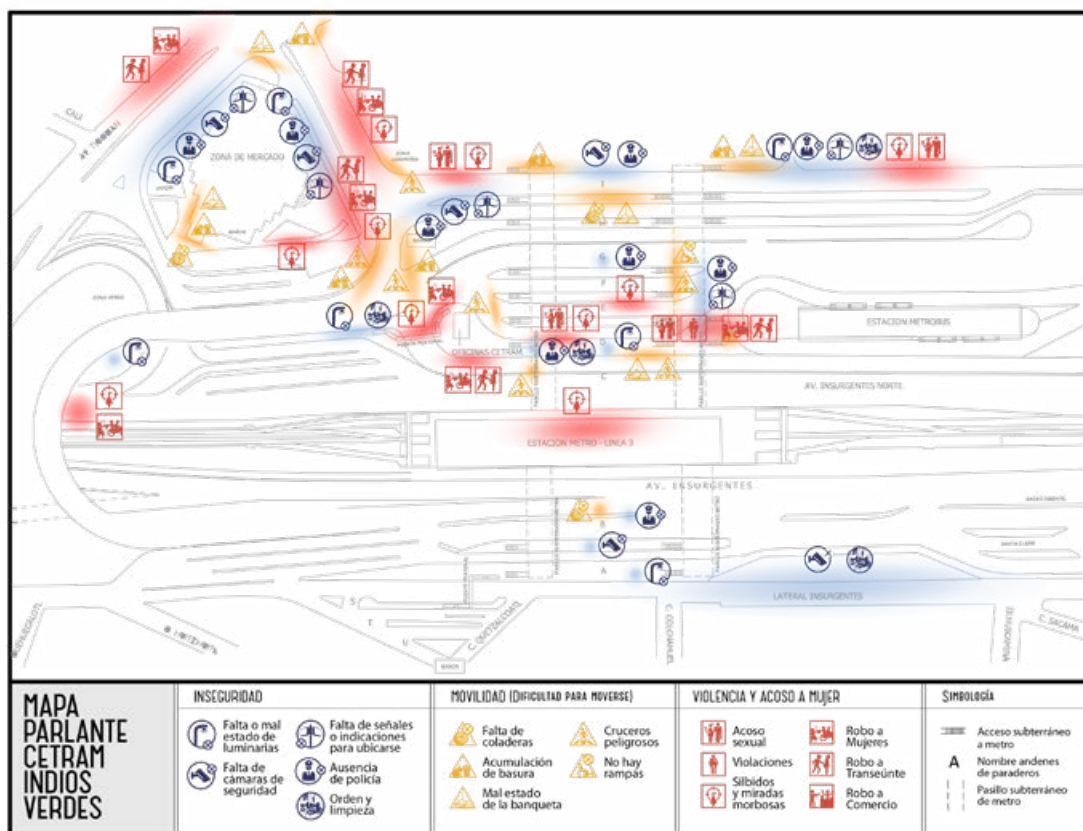
En el mapa 7, se puede identificar que los principales problemas de acoso sexual contra las mujeres se presentan en los pasillos que llevan hacia Av. Ticomán, la entrada/salida hacia el Metrobús y en los baños que están abajo del puente peatonal. En la periferia del CETRAM las mujeres indicaron que hay falta de vigilancia, cámaras de seguridad, luminarias y señaléticas.

Es importante precisar también que el mercado, el bajo puente de Av. Insurgentes y la periferia, si bien pertenecen administrativamente a la Alcaldía Gustavo A. Madero, representan un riesgo para las usuarias, su grado de deterioro es notable y son paso natural para ingresar y salir del CETRAM.



14 Grupos de hombres reunidos en un espacio público. La forma de la reunión se asemeja a un círculo, por ello se le denomina “Bola o bolita”.

MAPA 7. MAPA DE INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM INDIOS VERDES



Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

Las principales barreras de movilidad que identificaron las usuarias son la falta del espacio para transitar pues los pasillos son estrechos, viajar con niños y la necesidad además de cargar con mochilas y paquetes, en su conjunto implica un ritmo de caminabilidad más lento que no es respetado por otros usuarios. Con relación al comercio informal las mujeres consideran que es un problema en todo el CETRAM, pero se dificulta más en el Anexo Oriente, debido a que los comercios ocupan con su mercancía gran parte de las banquetas invadiendo zonas peatonales, los comerciantes transitan con sus “diablitos”¹⁵ con mercancía, las banquetas están fracturadas complicando la movilidad cotidiana de las usuarias y de personas con movilidad limitada. En otro sentido se indica que los conductores no respetan los pasos peatonales, pasan sin considerar si hay personas usuarias en tránsito. A nivel de ubicación, consideraron que la falta de mapas de ubicación y de señalética en los andenes impide la orientación.

15 Es un carro de carga manual en forma de “L” con dos ruedas en su base para desplazamiento y asas para dirigirlo en la parte superior, tiene una base en la parte inferior para colocar objetos con el fin de trasladarlos.

En el cuadro 15, se pueden identificar el total de opiniones sobre las barreras de movilidad y accesibilidad, por pasillo y andenes.

CUADRO 15. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM INDIOS VERDES

CETRAM INDIOS VERDES	OPINIONES
ACCESO DE LOS ANDENES A Y B	<p>DE ACUERDO CON LAS MUJERES ES EL LUGAR QUE MÁS TEMOR PRODUCE, POR ESTAR SIN VIGILANCIA, ILUMINACIÓN, SUCIEDAD Y POR LA FALTA DE SEÑALÉTICA DEL ACCESO AL METRO, LETRAS DE LOS ANDENES, NO SE IDENTIFICA CÓMO Y DÓNDE ESTÁN LAS RAMPAS. HAY BASURA EN LAS ESCALERAS Y ENTRE LOS ANDENES. EL COMERCIO OCUPA GRAN PARTE DE LAS BANQUETAS COMPLICANDO LA MOVILIDAD DE LAS USUARIAS. LA FALTA DE ESPACIO EN LAS BANQUETAS OBLIGA A CAMINAR SOBRE EL ARROYO VEHICULAR. FUERTE OLORES A ORINA Y MALA ILUMINACIÓN.</p> <p>EN LAS NOCHES ESTÁ MUY SOLO LO QUE GENERA UN SENTIMIENTO DE INSEGURIDAD PASAR ENTRE LOS PASILLOS, PRINCIPALMENTE PORQUE LA MAYOR PARTE DE LOS PUESTOS ESTÁN CERRADOS. TAMBIÉN SE IDENTIFICA RUIDOS MOLESTOS COMO MÚSICA A ALTO VOLUMEN Y GRITOS DE LOS CHECADORES QUE INDICAN LOS DESTINOS DEL TRANSPORTE. LA PRESENCIA DE GRUPOS DE HOMBRES PROVOCA MUCHA INSEGURIDAD.</p> <p>CHARCOS DE AGUA SUCIA SOBRE EL ARROYO VEHICULAR, BANQUETAS EN MAL ESTADO, DIFÍCIL ACCESO EN TIEMPOS DE LLUVIA PORQUE SE INUNDA Y FALTA DE VIGILANCIA COMO POLICÍAS.</p>
ANDÉN C Y SALIDA DEL METROBÚS L. 1	<p>ESTÁ MUY SOLO EN LA NOCHE Y NO TODAS LAS PUERTAS DEL METRO ESTÁN ABIERTAS, LO CUAL PROVOCA UNA MAYOR PERCEPCIÓN DE VULNERABILIDAD A RUIDOS O ACOSO SEXUAL. FALTA DE SEÑALÉTICA QUE INDIQUE EL ACCESO AL METRO O METROBÚS. FALTA DE POLICÍAS, QUE SON VISTOS COMO UNA FUENTE DE SEGURIDAD.</p> <p>LA BASE EN LA NOCHE ESTÁ MUY SOLA, EN EL DÍA LA MÚSICA DE LOS COMERCIANTES A UN VOLUMEN ALTO, Y GRITOS DE LOS CHECADORES INDICANDO LAS RUTAS DEL TRANSPORTE.</p> <p>INUNDACIONES EN TEMPORADA DE LLUVIAS.</p>
PASOS PEATONALES DEL CETRAM	<p>LOS CONDUCTORES TRANSPORTE NO RESPETA AL PEATÓN AL MOMENTO DE CRUZAR LOS PASOS PEATONALES. EL COMERCIO OCUPA CON SU MERCANCÍA GRAN PARTE DE LA BANQUETA, REDUCIENDO ASÍ EL ESPACIO PARA LA MOVILIDAD DE LAS USUARIAS.</p> <p>BASURA DE LOS COMERCIANTES, POR EJEMPLO: CAJAS DE CARTÓN DOBLADAS, Y ALGUNAS MOJADAS. GRITOS DE LOS CHECADORES ANUNCIANDO EL DESTINO DEL TRANSPORTE Y MÚSICA A UN VOLUMEN ALTO POR PARTE DE LOS COMERCIANTES Y LOS OPERADORES. ACOSO EN LOS ACCESOS AL METRO.</p> <p>ALGUNAS DE LAS ENTRADAS AL METRO ESTÁN CERRADAS COMPLICANDO LA MOVILIDAD EN TIEMPO Y DISTANCIA.</p>
ANDÉN I Y ZONA JARDINERA	<p>LA BANQUETA ESTÁ REDUCIDA POR LOS COMERCIOS Y LA MERCANCÍA QUE SOBREPASA LOS LÍMITES. LAS USUARIAS PREFIEREN CAMINAR SOBRE EL ARROYO VEHICULAR COMO MEDIDA DE SEGURIDAD, PORQUE SE PERCIBE COMO MÁS SEGURA QUE LA BANQUETA. EN ESTE SENTIDO EXPLICAN QUE HAN SUFRIDO ASALTOS. SI BIEN RECONOCEN QUE HAY VIGILANCIA, LOS POLICÍAS ESTÁN DISTRAÍDOS, POR EJEMPLO, ESTÁN "HABLANDO O MENSAJEANDO POR CELULAR".</p> <p>LA ILUMINACIÓN ES ESCASA, LAS BANQUETAS ESTÁN EN MAL ESTADO POR LO QUE PERSONAS CON ALGUNA DISCAPACIDAD, MUJERES CON CARRIOLAS, O ACOMPAÑADAS DE NIÑOS/AS Y PERSONAS MAYORES NO PUEDEN HACER USO DE LA BANQUETA.</p>
ANDÉN K, MERCADO Y METROBÚS L. 7	<p>BANQUETAS ESTÁN FRACTURADAS, HAY PRESENCIA DE BASURA. EL TRANSPORTE NO PERMITE EL PASO A LAS USUARIAS, AUN CUANDO CRUZAN POR EL PASO PEATONAL.</p> <p>EN HORAS DE MAYOR FLUJO "HORAS PICO" EL TRANSPORTE NO LAS DEJA DENTRO DEL PARADERO Y DEBEN CAMINAR SOBRE EL ARROYO VEHICULAR PARA PODER LLEGAR O SALIR DE ESTE.</p> <p>HAY ALGUNOS TRANSPORTES MAL ESTACIONADOS PROVOCANDO QUE CAMINEN SOBRE EL ARROYO VEHICULAR PARA PODER VER Y TOMAR EL TRANSPORTE CORRECTO.</p> <p>LES PROVOCA MIEDO EN LA NOCHE Y ACOSO SEXUAL POR PARTE DE USUARIOS.</p> <p>FUERTE OLORES A ORINA, ALCOHOL Y A DRENAJE ACRAVADO EN TIEMPO DE TEMPERATURAS ALTAS. CHARCOS SOBRE EL ARROYO VEHICULAR PROVOCANDO ACCIDENTES COMO CAÍDAS O QUE LAS MUJERES.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

6.2.3 CETRAM TAXQUEÑA

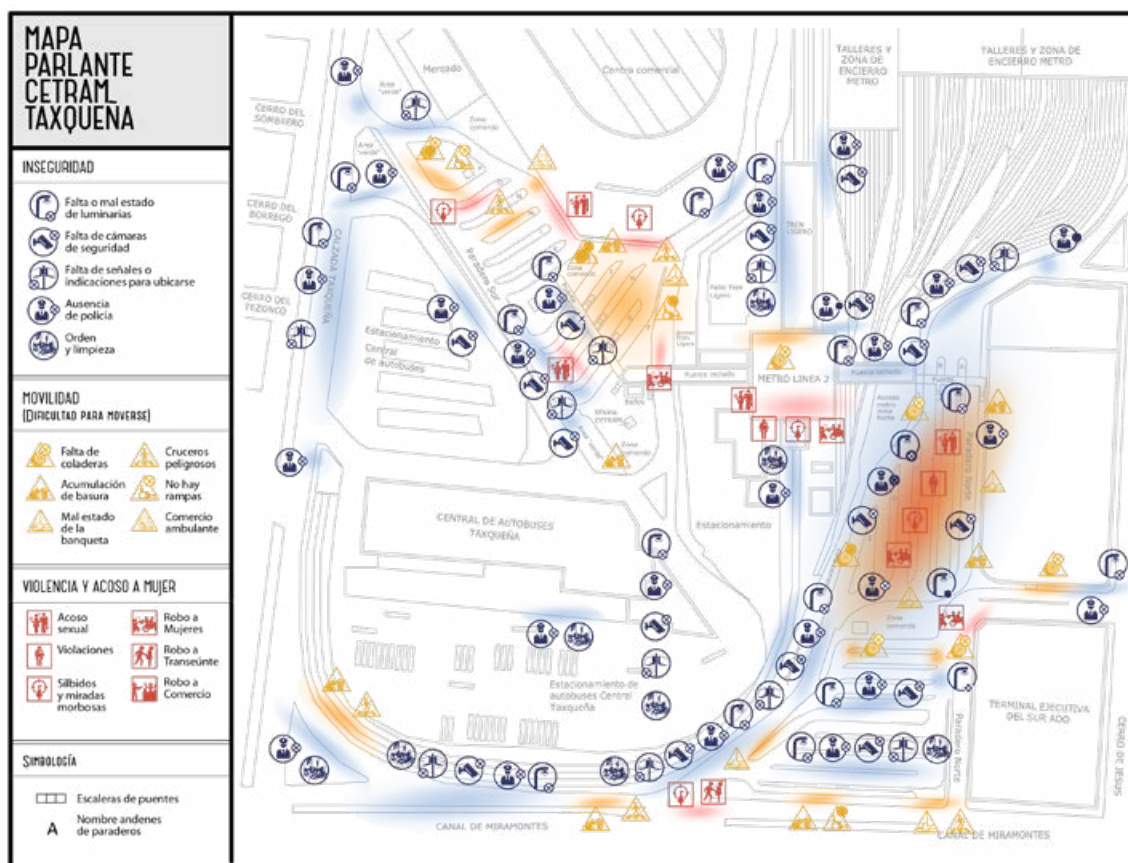
Finalmente, en el CETRAM de Taxqueña, las usuarias expresan temor a los cruces entre andenes porque los conductores no tienen precaución y pasan muy rápido, explícitamente las usuarias indican tener miedo a los policías y conductores. El caso de los policías es contradictorio porque al mismo tiempo visualizan como problema la falta de presencia policial específicamente en el acceso norte¹⁶. De hecho, el paradero norte es un lugar indicado sistemáticamente como lugar de peligro. Algunas mencionan que han conocido casos de violaciones dentro de las unidades de transporte, el parque localizado frente al mercado es percibido como altamente inseguro tanto para asaltos como acoso sexual. El olor a orina en los bajo puentes es visualizado como un elemento de inseguridad. Finalmente se menciona que hay puntos de reunión entre dos o más conductores lo que es percibido como riesgoso.

De los tres CETRAM, el de Taxqueña es el que presenta condiciones más difíciles de infraestructura, falta de alumbrado, personas consumiendo drogas, los puestos ocupando un amplio espacio de la banqueta, aguas estancadas, serios problemas de basura dentro y fuera del CETRAM, hacen referencia a una figura espacial que puede resultar un obstáculo en los desplazamientos cotidianos, pero también reduce las posibilidades de escapar, aumentando la fragilidad de las mujeres. El olor a orina es, al igual, que en los otros CETRAM un símbolo del dominio masculino del territorio. En el Mapa 8 se puede observar que el paradero norte y bajo el puente peatonal es donde se concentran los episodios de acoso sexual.



¹⁶ Las áreas de intervención definidas son: i) Área de transferencia modal: espacio que permite la conexión entre los distintos modos de transporte para las personas usuarias (andenes, paraderos, escaleras, túneles, terminales) ii) Espacio de servicios públicos: espacio donde se ubican las zonas de interacción pública y servicios (oficinas de CETRAM, comercio informal, baños públicos, mercados públicos dentro del CETRAM, bici estacionamiento) iii) Accesos: espacios umbral es decir elementos de una ruta accesible (entradas/salidas, puertas, rampas, elevadores, plataformas, escaleras) al CETRAM formales o informales (líneas del deseo) iv) Entorno: área de influencia alrededor del CETRAM (400 metros).

MAPA 8. MAPA DE INSEGURIDAD, ACOSO SEXUAL Y MOVILIDAD EN EL CETRAM TAXQUEÑA



Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

Las principales barreras de movilidad que identificaron las usuarias son: a nivel de pasillos las mujeres coincidían en que los comercios ocupan gran parte de la banqueta obstaculizando la movilidad obligándolas a caminar sobre el arroyo vehicular, además de la falta del espacio para transitar, pues los pasillos son estrechos, la falta de regulación al comercio informal pues tienen lonas en los techos, configura una estrechez espacial y lugares laberínticos que obstaculizan las posibilidades de huir. A nivel de ubicación, consideraron la falta de mapas de ubicación y de señalética en cada andén, esto permite que no sea posible orientarse para evitar rutas innecesarias para su próximo modo de transporte. En el cuadro que sigue se localizan las barreras de movilidad y accesibilidad, por pasillo y andenes.

CUADRO 16. OPINIONES DE LAS MUJERES ACERCA DE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD CETRAM TAXQUEÑA

CETRAM TAXQUEÑA	OPINIONES
Acceso a la Central de Autobuses (Oficina del CETRAM)	Los comerciantes cercanos obstaculizan la movilidad y falta señalética que indique donde está el metro.
Salida Sur	<p>Las unidades de autobuses salen sin fijarse y producen siniestros. Los choferes son agresivos. Hay experiencias de asaltos y se pone énfasis en la presencia de personas que se suben al transporte a pedir dinero.</p> <p>Al cerrar los puestos dejan mucha basura.</p> <p>Se estaciona el transporte en lugares con señalética de prohibido. Sólo hay dos luminarias. Banquetas levantadas, presencia de botellas con orina en las orillas de las banquetas y en arbustos. Gritos de los chequeadores indicando el destino del transporte.</p> <p>Falta de rampas, señalética y mapas de ubicación. No hay vigilancia hasta la 1:00 am que da servicio el metro.</p>
Parque y Mercado	<p>Presencia de personas drogándose. En el área donde estuvo el supermercado Soriana está solo y es "obra muerta"¹⁷ lo cual genera una gran inseguridad. Cuando cruzan lo hacen por el mercado, evitando el parque por miedo.</p> <p>El comercio ocupa gran parte o toda la banqueta obstruyendo la visibilidad y ocasionando que se camine sobre el arroyo vehicular. Hay presencia de charcos con agua sucia, la cual emite un fuerte olor a drenaje y orina cerca de los puestos de comida.</p> <p>Falta de rampas.</p>
Salida Sur y Tren Ligero Acceso Sur	<p>Falta iluminación debajo del puente peatonal que da acceso al metro y por ello evitan pasar por ahí.</p> <p>Falta de policías. Gritos de los comerciantes y chequeadores indicando el destino del transporte.</p> <p>Presencia de indigentes en el puente peatonal.</p> <p>El transporte no los deja dentro del CETRAM, deben caminar. Serias inundaciones en tiempo de lluvia.</p>
Puente peatonal del Acceso Sur del Metro	<p>En las noches hay vendedores ambulantes complicando el paso de las usuarias provocando empujones.</p> <p>Las escaleras del puente peatonal están fracturadas. Acoso sexual en el camino al metro o al descender las escaleras.</p> <p>Para las personas con discapacidad (uso de bastón, silla de ruedas, carriolas) les es complicado subir las escaleras.</p> <p>Presencia de indigentes (mujeres y hombres).</p>
Puente peatonal del Acceso Norte del Metro Parada RTP	<p>Es un área muy desolada, en las noches no hay iluminación y hay experiencias de robo y asaltos.</p> <p>No hay presencia de policías, tampoco hay cámaras de vigilancia.</p> <p>El comercio ocupa las banquetas obstruyen el paso ante situaciones de peligro y obligan a las usuarias a caminar sobre el arroyo vehicular. No hay pasos peatonales.</p> <p>No hay señaléticas que indiquen la ubicación del metro, o de las rutas del transporte. Robos de bolsos y mochilas entre los puestos.</p> <p>Muchos baches, presencia de basura y olores a drenaje y a orines.</p>
Acceso por ADO	<p>Perceben el paso muy inseguro por falta de iluminación. El acceso es peligroso, pasan rápido por seguridad. No hay policías, hay baches, falta señalética y la que hay está en malas condiciones. Ruido de la música del transporte. La base de micros está sin iluminación.</p>
ADO para llegar a LJC I Oriente	<p>Comercio cerrado que no permite el paso. Banquetas reducidas y obstaculizadas por el comercio.</p> <p>Basura y coladeras sin tapa.</p>
Acceso Norte para acceder de forma directa al metro	<p>Está muy solo, vegetación sin mantenimiento, presencia de basura.</p> <p>Comercios reducen el espacio de la banqueta, dejando en la parte de en medio un pequeño espacio. Falta de presencia policial. Falta de señalética (por ejemplo, que indiquen acceso al metro).</p> <p>Consumen drogas.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de los mapas parlantes y las auditorías con mujeres usuarias

17 En términos de construcción se entiende como aquellas obras que no han finalizado y/o parte de su estructura está en proceso de construcción. Esta configuración espacial es vista como parte del paisaje del miedo porque puede devenir en un espacio vacío que facilita que "hombres" puedan esconderse.

A group of people are gathered around a table in a meeting room. A large white number '7' is overlaid on the image. The scene is dimly lit with warm, orange-toned lighting. In the foreground, a woman with dark hair is looking towards the right. Behind her, a man in a dark jacket is looking down at a document. To the right, a man in a light-colored puffer jacket and a cap is standing and looking at a document. Another person is partially visible on the far right, also looking at a document. The background shows a brick wall and large windows.

7

**PROPUESTAS:
HACIA UN DISEÑO DE CETRAM ORIENTADO A
LA SEGURIDAD, LA MOVILIDAD DEL CUIDADO
Y LA ACCESIBILIDAD PARA MUJERES**

Como resultado de la investigación y para materializar las propuestas en lugares específicos, es importante considerar el diseño de un CETRAM que ponga en el centro la perspectiva de las mujeres y las personas supervisoras.

Como resultado de la investigación y para materializar las propuestas en lugares específicos, es importante considerar el diseño de un CETRAM que ponga en el centro la perspectiva de las mujeres y las personas supervisoras. De esta forma la visión ideal de un CETRAM es la siguiente:

Un **CETRAM SEGURO**: porque es un espacio público clave que articula diferentes modos de transporte, con espacios ordenados, limpios y bien iluminados que son percibidos como seguros por parte de las mujeres con caminos bien señalizados e iluminados, con personas capacitadas y sensibles para ayudar en caso de ser necesario.

Un **CETRAM CENTRADO EN LA MOVILIDAD DEL CUIDADO**: porque el CETRAM es un espacio clave para la movilidad de las mujeres, y por tanto se requiere valorar su experiencia visibilizando las tareas del cuidado. Los soportes físicos dentro del CETRAM permiten descansar, relacionarse, esperar, cuidar a niñas y niños, acompañar a personas adultas mayores, con bancos, sombra, vegetación, baños públicos y servicios próximos para facilitar las tareas de gestión cotidiana.

Un **CETRAM ACCESIBLE**: porque pone en el centro la experiencia de las mujeres y privilegia la movilidad peatonal, garantizando la accesibilidad universal para las mujeres que lo transitan, y donde se resguarda la seguridad vial. De esta forma el CETRAM está conectado por una red peatonal, con espacios amplios para caminar, con accesos seguros y libres de obstáculos y barreras físicas, con cruces seguros, semaforización adecuada, pasos peatonales protegidos, señalizados para las personas con diferentes tipos de discapacidad.

Lo anterior implica que la gestión del modelo de CETRAM se realice a partir de tres estrategias transversales:

1. Generar alianzas interinstitucionales con otras dependencias (Alcaldías, Metro, Metrobús, Secretaría de la Mujer, Secretaría de Obras y Servicios) para la gestión y mantenimiento de avenidas, calles, espacios públicos y seguridad vial específicamente en zonas de la periferia de cada CETRAM, “zonas grises” o en espacios sobre los cuales administrativamente no tienen a su cargo. Así también, para tener un registro de delitos desagregados por sexo en el transporte público y en los alrededores de cada CETRAM.
2. Reorganización interna de los diferentes espacios para que permitan la convivencia de múltiples funciones, es decir construir el CETRAM como un espacio multifuncional en el que convergen actividades comerciales, de movilidad, encuentro y descanso entre otras.
3. Integración del CETRAM al entorno urbano con espacios públicos de calidad, atendiendo a las necesidades de quienes utilizan las instalaciones, quienes trabajan en el lugar y quienes viven en los alrededores.

Finalmente, para la construcción de cada una de las propuestas se tuvo en cuenta las zonas de intervención prioritarias dentro del CETRAM y sus alrededores.



PROPUESTAS DE ACCIÓN: MOVILIDAD DEL CUIDADO

NIVEL DE ACCIÓN	PROPUESTA DE ACCIÓN	ÁREA DE INTERVENCIÓN
CUIDADOS Y GESTIÓN DEL TIEMPO	<ul style="list-style-type: none"> ● AUMENTAR EL NÚMERO DE BAÑOS DENTRO DE CADA CETRAM PARA DISMINUIR LOS TIEMPOS DE ESPERA. ● EQUIPAR LOS BAÑOS CON CAMBIADORES PARA BEBÉS, E INCLUIR BAÑOS FAMILIARES CON MOBILIARIO PARA NIÑOS Y NIÑAS PARA INCORPORAR A LOS HOMBRES USUARIOS EN LAS ACTIVIDADES DEL CUIDADO. ● KIOSCOS DIGITALES PARA REALIZAR TRÁMITES Y PAGOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (ACTAS DE NACIMIENTO, PAGO DE PREDIAL, AGUA, LUZ) 	ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS
UBICACIÓN Y ORIENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ● MAPAS DE UBICACIÓN, RUTAS Y SERVICIOS DEL CETRAM PARA DISMINUIR EL TIEMPO DE TRASLADO A LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE Y LUGARES DENTRO DEL CETRAM, HACIENDO LEGIBLES LAS RUTAS, ACCESOS Y SERVICIOS. ● COLOCAR SEÑALÉTICA HOMOGÉNEA Y NO SEXISTA DE LOS SERVICIOS Y MODOS DE TRANSPORTE EN LOS PASILLOS Y ACCESOS DEL CETRAM EN ESPECIAL PARA UBICAR LOS BAÑOS Y HACER EFICIENTE LA FORMA DE PAGO EN EL INGRESO Y DISMINUIR EL TIEMPO DESTINADO EN LOCALIZAR LOS BAÑOS Y PAGAR, REANUDANDO EL VIAJE DE MÁNERA MÁS EFICIENTE. 	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL
DESCANSO Y RECREACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ● ÁREAS DE DESCANSO Y RECREACIÓN (JUEGOS INFANTILES, BANCAS, VEGETACIÓN, ENTRE OTROS) DE PREFERENCIA EN LOS ESPACIOS RESIDUALES O "ZONAS GRISES" (AQUELLAS QUE NO ENTRAN EN LA POLIGONAL Y HASTA AHORA NO SON ATENDIDAS), JARDINES INTERNOS DEL CETRAM TAXQUEÑA, LOS BAJO PUENTES COMO ZONAS RECREACIÓN (INDIOS VERDES Y TAXQUEÑA) Y EL ENTUBADO DE RÍO CHURUBUSCO COMO PARQUE LINEAL. ● COLOCAR ESPACIOS DE SOMBRA PARA GENERAR LUGARES DE CONFORT MIENTRAS LAS MUJERES Y NIÑAS ESPERAN (BICI-ESTACIONAMIENTO EN PANTITLÁN, ENTRADA DE POLICLÍNICA EN INDIOS VERDES, PUENTE PEATONAL PARA ACCEDER AL METRO DEL PARADERO NORTE EN TAXQUEÑA). ● CONSTRUIR BICI-ESTACIONAMIENTO EN EL CETRAM DE INDIOS VERDES (ENTRE EL BAJO PUENTE Y EL MERCADO) Y AMPLIACIÓN DEL EXISTENTE EN TAXQUEÑA (DENTRO DEL TREN LIGERO). 	ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS



PROPUESTAS DE ACCIÓN: SEGURIDAD

NIVEL DE ACCIÓN	PROPUESTA DE ACCIÓN	ÁREA DE INTERVENCIÓN
FORTALECIMIENTO DE CAPACIDADES	<ul style="list-style-type: none">● CONSTRUIR ESPACIOS DE SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN DIRIGIDA A LOS OPERADORES DE UNIDADES DE TRANSPORTE, USUARIOS, COMERCIANTES Y TRABAJADORES DE CADA CETRAM (EJ.: REEDUCACIÓN EN NUEVAS MASCULINIDADES Y NO VIOLENCIA EN CONTRA DE MUJERES Y NIÑAS).● CAPACITACIÓN A PERSONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA (PBI) DEL CETRAM Y PERSONAS SUPERVISORAS EN PREVENCIÓN, ATENCIÓN Y CANALIZACIÓN DE VÍCTIMAS DE ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL.● OFICINAS DEL CETRAM CON SERVICIO DE ATENCIÓN A URGENCIAS A NIVEL MÉDICO, ATENCIÓN EN CRISIS Y PRIMEROS AUXILIOS PSICOLÓGICOS.	ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS
PREVENCIÓN SITUACIONAL	<ul style="list-style-type: none">● BOTONES DE AUXILIO EN LOS ANDENES Y ESCALERAS DE LOS CETRAM.● ILUMINACIÓN DE LOS PUNTOS CIEGOS, PRINCIPALMENTE DE PASILLOS DE LOS MERCADOS, LANZADERAS, ESCALERAS, JARDINES Y ÁREA PERIMETRAL DEL CETRAM.● REEMPLAZAR LAS BARRERAS SÓLIDAS DE PARADEROS Y MUROS POR MATERIAL TRANSPARENTE.● REHABILITAR LAS BARDAS PERIMETRALES DE LOS CETRAM PARA PREVENIR DELITOS Y ACOSO SEXUAL CONTRA LAS MUJERES MEJORANDO EL ALUMBRADO, PINTURA Y LIMPIEZA.● CREAR UNA RED SOLIDARIA DE COMERCIOS SEGUROS PARA QUE LAS MUJERES Y NIÑAS VÍCTIMAS DE ACOSO SEXUAL EN EL ESPACIO PÚBLICO PUEDAN SOLICITAR AYUDA.	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL Y ACCESOS
GENERACIÓN DE DATOS	<ul style="list-style-type: none">● DISEÑAR Y EJECUTAR METODOLOGÍAS DE RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS PARTICIPATIVO DE LA SITUACIÓN DE INSEGURIDAD DEL CETRAM CON EL FIN DE ESTABLECER ACCIONES FOCALIZADAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD EN EL MISMO (EJ. RECORRIDOS PERIÓDICOS CON MUJERES USUARIAS PARA IDENTIFICAR LOS PUNTOS CRÍTICOS CON RELACIÓN AL DELITO Y EL ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA EN EL CETRAM, GENERAR MAPAS PARTICIPATIVOS (EN ACTUALIZACIÓN PERMANENTE) Y UBICAR LAS ZONAS CON MAYOR INSEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD RELACIONADOS AL ACOSO SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y NIÑAS EN EL ESPACIO Y DELITO EN CADA CETRAM E IDENTIFICAR LAS ZONAS DE MAYOR INCIDENCIA).● DEFINIR RUTAS DE VIGILANCIA POR PARTE DE PBI A PARTIR DE LAS DENUNCIAS, LAS AUDITORÍAS Y MAPAS DE RIESGO.	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL Y ACCESOS

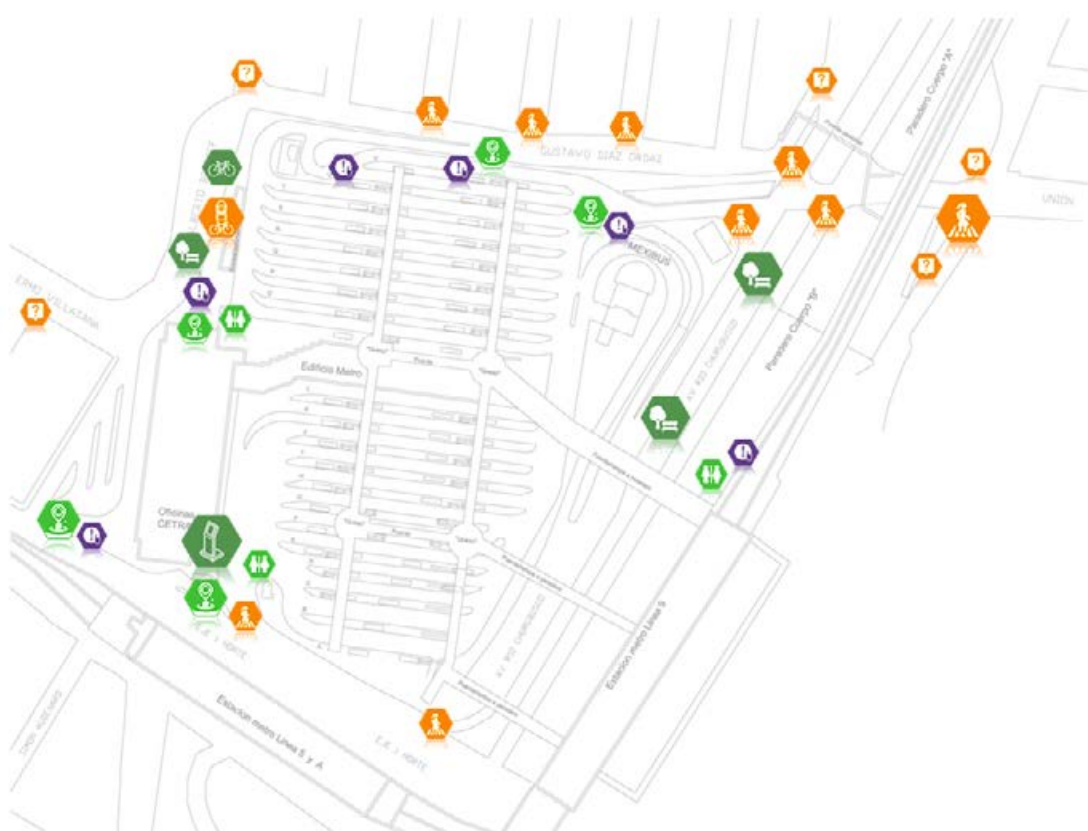








PROPUESTAS DE ACCIÓN: ACCESIBILIDAD

NIVEL DE ACCIÓN	PROPUESTA DE ACCIÓN	ÁREA DE INTERVENCIÓN
PROMOVER UNA ATENCIÓN INTEGRAL	<ul style="list-style-type: none"> ● GENERACIÓN DE UN PROTOCOLO Y LINEAMIENTOS DE ATENCIÓN Y CANALIZACIÓN PARA EL ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO Y DE DERECHOS HUMANOS. ● MÓDULO DE ORIENTACIÓN SOBRE ATENCIÓN Y DENUNCIA DE ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL EN CADA CETRAM. ● CAMPAÑA DE COMUNICACIÓN QUE DIFUNDA INFORMACIÓN CLAVE PARA LA ATENCIÓN EFECTIVA DE LOS CASOS DE VIOLENCIA SEXUAL (EJ.: TELÉFONOS DE EMERGENCIAS, RUTAS Y PARABUSES SEGUROS, MÓDULOS DE ATENCIÓN Y LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS MUJERES Y NIÑAS A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA Y SIN ACOSO SEXUAL EN EL ESPACIO PÚBLICO) 	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL, ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS Y ACCESOS
SEGURIDAD VIAL E INFRAESTRUCTURA	<ul style="list-style-type: none"> ● PASOS PEATONALES SEGUROS EN LOS ENTORNOS Y ACCESOS DE CADA CETRAM (SEMAFORIZACIÓN, CRUCEROS SEGUROS Y SEÑALÉTICA ADECUADA). AMPLIAR LOS ESPACIOS DE LOS PASILLOS Y ESCALERAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL DE LAS MUJERES MEDIANTE LA REGULACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL QUE HA INVADIDO ESTOS ESPACIOS. ● COLOCAR SEÑALÉTICAS EN LOS ALREDEDORES DE CADA CETRAM PARA UBICAR LAS RUTAS DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE QUE OPERAN DENTRO DEL CETRAM. ● ACCIONES DE MEJORA DE LIMPIEZA DEL CETRAM (EJ. SENSIBILIZAR Y RENOVAR LOS PUESTOS FIJOS DEL COMERCIO INFORMAL PARA EVITAR LA FALTA DE SALUBRIDAD (OLORES A ORINA, DRENAJE, AGUAS ESTANCADAS ETC.). ● SENSIBILIZAR Y RENOVAR LOS PUESTOS FIJOS DEL COMERCIO INFORMAL PARA EVITAR LA FALTA DE SALUBRIDAD (OLORES A ORINA, DRENAJE). 	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL, ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS Y ACCESOS
MUJERES EN EL CENTRO	<ul style="list-style-type: none"> ● REALIZAR UN CENSO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS QUE VENDEN EN EL CETRAM PARA FORTALECER LA MOVILIDAD DEL CUIDADO POR MEDIO DE LA OFERTA DE PRODUCTOS SALUDABLES (FRUTA, VERDURAS). ● SENSIBILIZAR A LOS OPERADORES, VENDEDORES Y USUARIOS POR MEDIO DE UNA CAPACITACIÓN SOBRE LA IMPORTANCIA DE RESPETAR EL ESPACIO DE LAS MUJERES QUE CAMINAN ACOMPAÑADAS DE NIÑAS Y NIÑOS, DE PERSONAS ADULTAS MAYORES Y CON PAQUETES Y BULTOS. ● SENSIBILIZACIÓN A LAS PERSONAS USUARIAS PARA QUE TRANSITEN POR LAS BANQUETAS Y NO POR EL ARROYO VEHICULAR. ● CREAR UNA BICIESCUOLA PARA FORTALECER LA MOVILIDAD SEGURA DE MUJERES Y NIÑAS EN EL ESPACIO PÚBLICO. 	ÁREA DE TRANSFERENCIA MODAL, ESPACIO DE SERVICIOS PÚBLICOS Y ACCESOS



MAPA 9. MAPA DE ACCIONES PANTITLÁN




**MOVILIDAD DEL CUIDADO**

-  BAÑO UNIVERSAL (CON CAMBIADORES PARA BEBÉS Y MOBILIARIO PARA NIÑOS Y NIÑAS)
-  KIOSCOS DIGITALES
-  MAPAS DE UBICACIÓN
-  RUTAS Y SERVICIOS
-  ÁREAS DE DESCANSO Y RECREACIÓN
-  BICI ESTACIONAMIENTO

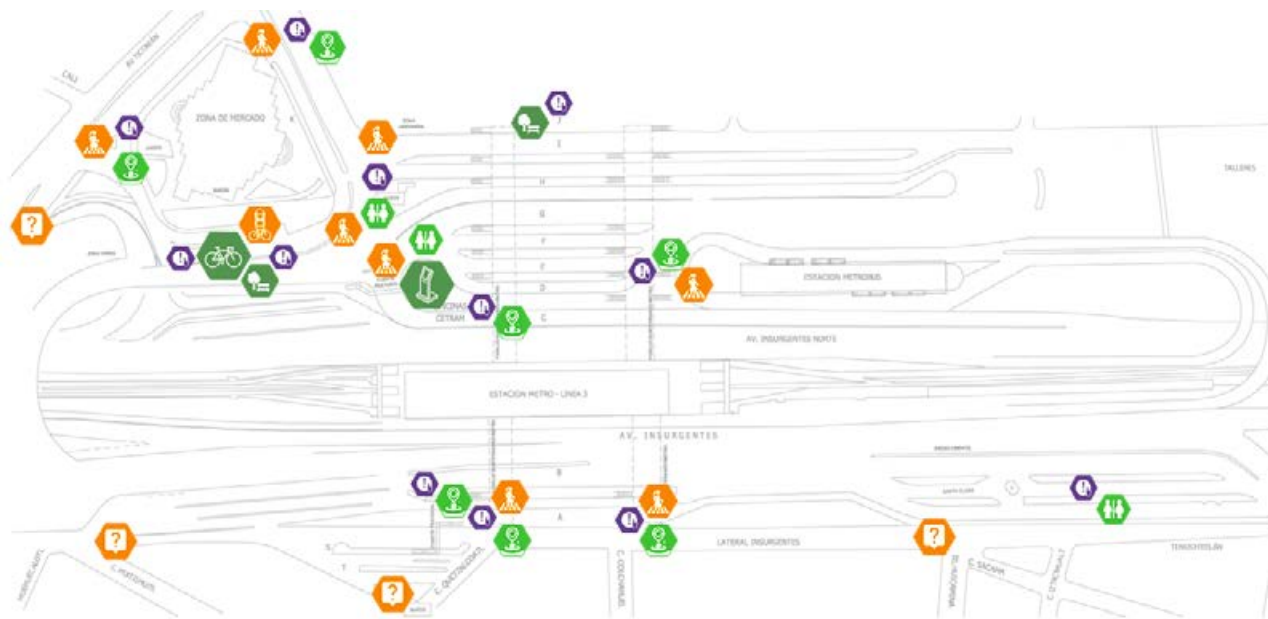
**SEGURIDAD**

-  BOTONES DE AUXILIO

**ACCESIBILIDAD**

-  PASOS PEATONALES SEGUROS
-  SEÑALÉTICAS
-  BICIESCUELA

MAPA 10. MAPA DE ACCIONES INDIOS VERDES

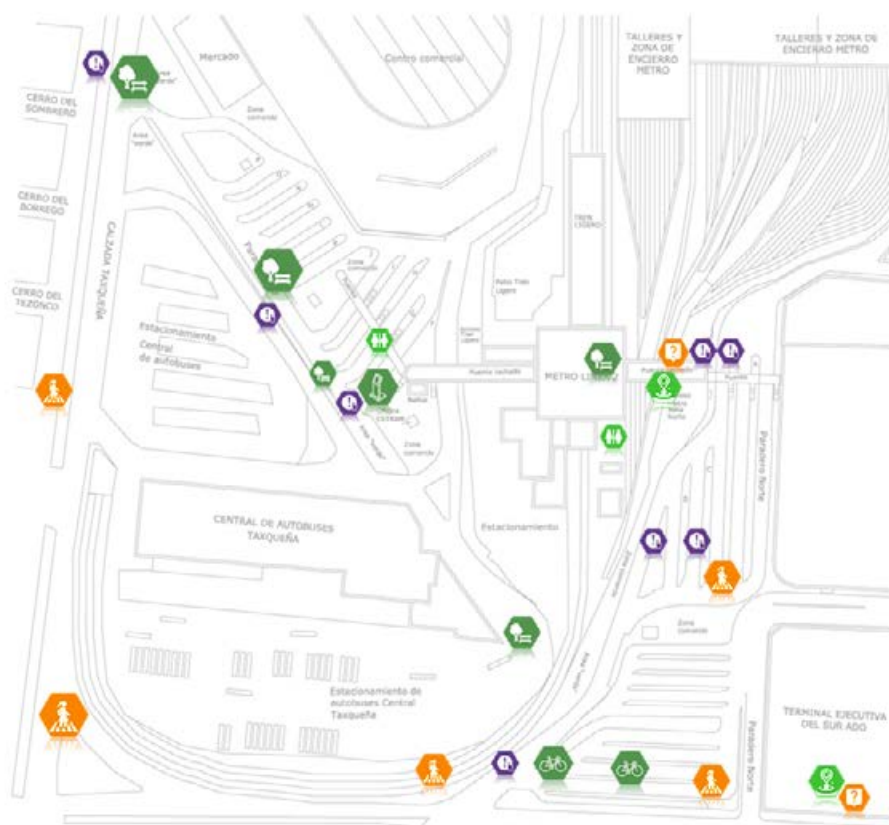


- MOVILIDAD DEL CUIDADO**
- BAÑO UNIVERSAL (CON CAMBIADORES PARA BEBÉS Y MOBILIARIO PARA NIÑOS Y NIÑAS)
 - KIOSCOS DIGITALES
 - MAPAS DE UBICACIÓN
 - RUTAS Y SERVICIOS
 - ÁREAS DE DESCANSO Y RECREACIÓN
 - BICI ESTACIONAMIENTO

- SEGURIDAD**
- BOTONES DE AUXILIO

- ACCESIBILIDAD**
- PASOS PEATONALES SEGUROS
 - SEÑALÉTICAS
 - BICIESCUELA

MAPA 11. MAPA DE ACCIONES TAXQUEÑA



MOVILIDAD DEL CUIDADO



BAÑO UNIVERSAL (CON CAMBIADORES PARA BEBÉS Y

MOBILIARIO PARA NIÑOS Y NIÑAS)



KIOSCOS DIGITALES



MAPAS DE UBICACIÓN



RUTAS Y SERVICIOS



ÁREAS DE DESCANSO Y RECREACIÓN



BICI ESTACIONAMIENTO



SEGURIDAD



BOTONES DE AUXILIO



ACCESIBILIDAD



PASOS PEATONALES SEGUROS



SEÑALÉTICAS



BICIESCUELA

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre Rosario, et. al. (2013) Los cuidados en la agenda de investigación y en las políticas públicas en Uruguay. Íconos. Revista de Ciencias Sociales. Num. 50, Quito, septiembre 2014, pp. 43-60

BID (2016) El porqué de la relación entre género y transporte.

Cresswell, T. y Priya, T. (2008) Gendered Mobilities: Towards a Holistic Understanding”. En: Cresswell, T. y Priya, T. Eds. Gendered Mobilities. Londres: Routledge, pp. 2-11.

CEPAL (2018) ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad. Rico, M.N y Segovia, O. Eds. Santiago de Chile: Cepal.

Del Valle, T. (2006) “Capítulo 5. El derecho a la movilidad libre y segura”. En: Maquieira, V. Ed. Mujeres, globalización y derechos humanos. Madrid: Cátedra, pp. 245-291.

Falú, A. y Segovia, O. (2007). Ciudades para convivir: sin violencias hacia las mujeres. Debates para la construcción de propuestas. Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Jirón, P. y Gómez, J. (2017) “Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago, Tempo Social”, Revista de sociología da USP, 30(2), pp. 55-72.

Jirón, P., Mansilla, P. (2013) “Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”, Revista de Geografía Norte Grande, 56, pp. 53-74.

Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010) “Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana”, Revista INVI, 68(25), pp. 15-57

INEGI (2014) Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT).

ITDP (2014) Megacentralidades. Propuesta de integración de los CETRAM al desarrollo urbano de la Ciudad de México.

Kessler, G. (2009) El sentimiento de inseguridad: sociología del temor al delito. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Koskela, H. (1999) Gendered exclusions: Women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 81, núm. 2, pp. 111-124.

Levy, C. (2013) "Travel choice reframed: "deep distribution" and gender in urban transport", *Environment and Urbanization*, 25(1), pp. 47-63

Martínez M. (1999) *La investigación cualitativa etnográfica en educación*. México: Trillas.

Naredo, M. (1998) *Autonomía de las mujeres y seguridad urbana*. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/amnar.html> [Consulta efectuada el 27 de junio de 2018].

ONU Mujeres (2011). *Glossary and Definitions of Key Terms. Safe Cities Free of Violence against Women and Girls Global Programme*, ONU Mujeres.

Relph, E. (1976) *Place and Placelessness*. Londres: Pion.

Sánchez de Madariaga, I. (2009) "Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia", en *Ciudad y Territorio*, XLI (161-162), pp. 581-598.

Sánchez de Madariaga, I. (2013a) "From women in transport to gender in transport. Challenging conceptual frameworks for improved policy making". *The Gender Issue: Beyond Exclusion, special issue, Journal of International Affairs*, Vol. 67, Núm. 1: 43-66. Columbia University, NY.

(2013b) "Mobility of Care: Introducing New Concepts in Urban Transport". En: I. Sánchez de Madariaga & M. Roberts, *Fair Shared Cities. The Impact of Gender Planning in Europe*, Londres: Taylor & Francis Group.

Sánchez de Madariaga, Inés y Zucchini, Elena (2018) "Measuring Mobilities of Care, a Challenge for Transport Agendas", en Ch. Lindkvist Scholten y T. Joelsson (Eds): *Integrating Gender into Transport Planning*, New York-London: Springer.

Soto, Paula. (2017) "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México", *Revista Transporte y Territorio*, 16, pp.127-146.

Strikland, K.F.C. (1998). *Dirección y administración estratégicas. Conceptos, casos y lecturas*. México: MacGraw-Hill Interamericana.

