

Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”

Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos

Preparado para la División de Innovación para servir al Ciudadano por:

Paula Soto Villagrán
Arturo Aguilar Esteva
Emilio Gutiérrez Fernández
Carlos Castro Reséndiz

Sector de Instituciones
para el Desarrollo

División de Innovación
para servir al Ciudadano

NOTA TÉCNICA N°
IDB-TN-1305

Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”

Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos

Preparado para la División de Innovación
para servir al Ciudadano por:

Paula Soto Villagrán
Arturo Aguilar Esteva
Emilio Gutiérrez Fernández
Carlos Castro Reséndiz

Agosto de 2017

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

Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”: aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos / Paula Soto Villagrán, Arturo Aguilar Esteva, Emilio Gutiérrez Fernández y Carlos Castro Reséndiz.

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 1305)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Urban transportation-Social aspects-Mexico. 2. Women-Violence against-Mexico-Prevention. 3. Sex crimes-Mexico-Prevention. 4. Offenses against public safety-Mexico-Prevention. I. Soto Villagrán, Paula. II. Aguilar Esteva, Arturo. III. Gutiérrez Fernández, Emilio. IV. Castro Reséndiz, Carlos. V. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Innovación para Servir al Ciudadano. VI. Serie.

IDB-TN-1305

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2017 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.



Contacto: Nathalie Alvarado, nathaliea@iadb.org.

Resumen*

Este trabajo de investigación aborda los impactos producidos por el programa “Viajemos Seguras en el Transporte” a través de la evaluación de la intervención específica de separación de vagones entre hombres y mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). Esta evaluación se enfoca en el impacto sobre la incidencia de la violencia sexual, la percepción de inseguridad de las mujeres, el funcionamiento del programa, así como la movilidad urbana de las usuarias. El diseño de investigación es mixto: cualitativo y cuantitativo. En el análisis cuantitativo se empleó una estrategia cuasi-experimental de regresión discontinua. El análisis cualitativo se basa en una estrategia etnográfica que comprende entrevistas en profundidad, observación con muestreo no aleatorio y registro fotográfico. Los principales resultados indican que si bien la separación de vagones es ampliamente valorado por las usuarias como una medida para viajar seguras en el transporte en tanto puede ser una medida efectiva para disminuir la incidencia de violencia sexual contra las mujeres en el transporte público, no obstante puede tener impactos no deseados en otros indicadores. En particular, este estudio muestra que, cuando el programa está en operación, los niveles de violencia física se incrementan. Asimismo, se detectaron una serie de áreas críticas en la implementación del programa, de lo cual se desprenden algunos aportes y sugerencias para su mejora.

Clasificaciones JEL: R41, O18, J16, J18, Z1

Palabras clave: Género, transporte público, percepción de inseguridad, victimización, violencia sexual, violencia contra las mujeres.

* Este estudio fue coordinado por Paula Soto Villagrán (Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa) y formaron parte del equipo de investigación: Arturo Aguilar Esteva (Instituto Tecnológico Autónomo de México), Emilio Gutiérrez Fernández (Instituto Tecnológico Autónomo de México) y Carlos Castro Reséndiz (Consultor Independiente).

Introducción

La violencia de género en América Latina es un problema social de gran envergadura que afecta principalmente a las mujeres y que se sustenta en profundas y persistentes desigualdades de género en la sociedad. En efecto, importantes investigaciones han mostrado la magnitud del problema a nivel mundial y cómo este fenómeno ha aumentado en las últimas décadas. En este contexto desde los años noventa ha habido un esfuerzo sistemático por definir las formas de violencia de género¹ logrando especificar un amplio rango de formas que amenazan la vida de las mujeres², sin embargo ha existido una tendencia a reducir la violencia de género a los espacios privados o domésticos. Así, limitar el concepto de violencia de género a la violencia intrafamiliar produce algunas dificultades conceptuales, en el entendido que este tipo de violencia tendría como ámbito de acción los espacios privados y las relaciones de parentesco. Esto último resulta relevante en la medida que la clasificación entre violencia interpersonal (violencias entre personas vinculadas por relaciones consanguíneas, filiales, de matrimonio, o consensuales), y violencia social (aquella en que los involucrados no tienen relaciones) (Buvinic, 2004), no permite visualizar aquellas formas de violencia urbanas que ocurren en el espacio público cometidas por desconocidos y por razones de género.

Una primera consecuencia significativa de lo anterior es que, como lo afirma Massolo (2005, 2006), el énfasis de las políticas públicas ha estado más bien dirigido a generar acciones de manera prioritaria en torno a la violencia intrafamiliar, lo que ha implicado que el temor y la inseguridad de las mujeres en los espacios públicos durante mucho tiempo sea un tema aislado y menor; que no se incorporaba a las políticas de seguridad de la población. Una segunda consecuencia es que habría un sesgo de género en los instrumentos que miden los problemas de inseguridad manteniendo las violencias en los espacios público urbanos como una realidad invisibilizada en los análisis y metodologías a través de las cuales se investiga el fenómeno de la inseguridad y la violencia. La inseguridad con la que conviven las mujeres está más bien relacionada con

¹ El denominación violencia de género viene del inglés *gender violence* y fue difundida a partir de la Primera Conferencia Mundial sobre la Mujer celebrada en Pekín, China el año 1995. Pese a lo anterior, la Organización de Naciones Unidas ya el año 1993, había definido la violencia como "todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada".

² Tales como: la violencia doméstica, violaciones dentro y fuera del matrimonio por conocidos y desconocidos, violaciones en situaciones de guerra, muertes por honor, tráfico forzado y prostitución, abusos sexual de niñas, infanticidio femenino, mutilación genital, muertes por aborto, la violencia física, sexual y psicológica al nivel de la comunidad en general, incluidas los abusos sexuales, el hostigamiento y la intimidación sexual en el trabajo, en instituciones educacionales y en otros ámbitos.

las “cifras negras” de la criminalidad, es decir con todos aquellos actos de violencia que no son objeto de denuncia oficial (Paquin, 2002).

Esta falta de conocimientos por un lado y de claridad en la utilización de los conceptos por otro, origina serias consecuencias en el análisis social y tiene implicancias relevantes en la formulación e implementación de políticas públicas, en tanto hay escasas experiencias de políticas de prevención y atención de delitos cometidos en diferentes espacios públicos tales como el transporte público; el Programa Viajemos Seguras es uno de ellos. Lo que resulta interesante porque el principal problema que se ha documentado en los transportes públicos desde una perspectiva de género es el de la seguridad y la victimización sexual (Paquin, 2006; Massolo, 2006). De esta forma las conductas de acoso y abuso sexual cometidas principalmente contra mujeres, constituyen actos de violencia basados en razones de género, que afectan a un número significativo de usuarias.

El gobierno del Distrito Federal reconociendo que esta situación vulnera el principio de respeto a la dignidad humana, dificulta la participación de la mujer en igualdad de condiciones y entorpece el pleno desarrollo en la vida política, social, económica y cultural, creo en el año 2007 el programa interinstitucional Viajemos Seguras, con el objetivo de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la Ciudad de México, promoviendo la seguridad y los derechos de las mujeres, la vigilancia ciudadana y por ende el desarrollo social (Inmujeres, 2012).

Este programa institucional no cuenta con evaluaciones sistemáticas, por lo tanto nos hemos propuesto conocer el impacto que la medida de separación de vagones entre hombres y mujeres en el STCM tiene sobre la percepción de inseguridad y la disminución de actos de violencia sexual. Además se consideró que el programa podría tener algunos efectos favorables en la movilidad de las mujeres por diferentes motivos de viajes los cuales son evaluados. Finalmente se identifican una serie de áreas críticas en el proceso de implementación del programa, asimismo realizamos algunas sugerencias que buscan focalizar recursos y esfuerzos de manera más eficiente para la consolidación del programa.

1. Revisión de antecedentes teóricos y empíricos

El uso cada vez más extendido de los transportes públicos en América Latina asociado a los procesos de urbanización y concentración de población en los centros urbanos ha surgido en las últimas décadas como una de las temáticas centrales en la planificación urbana. Esto, porque el transporte masivo es la forma más común de moverse para realizar las actividades cotidianas de los individuos y para el funcionamiento de las sociedades contemporáneas.

Algunas referencias de la literatura internacional nos permiten precisar conceptos junto a evidencias empíricas para entender las especificidades del problema de victimización e inseguridad de género en los espacios públicos urbanos y especialmente en el transporte público³:

Hay evidencia consistente con respecto a que el género es uno de los principales predictores del temor (Dammert, 2007), grupos como las mujeres y de la tercera edad experimentan mayor temor a la delincuencia a pesar de tener niveles más bajos de victimización que los hombres y los jóvenes (Sandberg y Tollefsen, 2010). Esta paradoja ha sido explicada a través de tres marcos explicativos que ayudan a responder por qué las mujeres presentan mayores niveles de inseguridad o temor, sin embargo menores tasas de victimización; a diferencia de los hombres, lo que supone una clara diferenciación de modelos:

1. Un paradigma esencialista, sugiere que las mujeres experimentan, al igual que los adultos mayores, una vulnerabilidad física asociada a factores como peso, talla y edad. Y, que esta vulnerabilidad física estaría entrelazada con una vulnerabilidad social que impide que las mujeres desarrollen estrategias para prevenir el delito, al mismo tiempo presentan mayor dificultad para recuperarse de los daños que se generan por los procesos de victimización.
2. Una explicación en la que priman aspectos simbólicos y culturales. En donde se haría referencia a los miedos como construcciones subjetivas que, de acuerdo a un registro simbólico el comportamiento de las mujeres, las construye como más débiles y mayormente vulnerables. Lo cual, además de víctimas de la violencia, las hace víctimas del miedo urbano. Se haría referencia a un proceso de socialización temprana que construye representación de lo femenino asociada a la vulnerabilidad “el proceso de aprendizaje comienza con el control y continuas advertencias de los padres a las adolescentes. Los padres instalan en sus hijas un

³ Es necesario puntualizar la escasez de estudios en Latinoamérica.

sentimiento de vulnerabilidad en el espacio público, que se reforzará posteriormente con la alimentación constante de noticias procedentes de los medios de comunicación y de amigas y conocidas” (Sabaté, 1995).

3. Algunas estudiosas feministas han coincidido en la existencia de una cultura de la violencia contra la mujer en la que las mujeres están mayormente conscientes de la amenaza de violación y del poder de los hombres que se produce por esta situación. En esta explicación la mayor vulnerabilidad de las mujeres estaría relacionada con el temor a la violación (Stanko, 1990), la cual constituiría una ideología del miedo que se reproduce cotidianamente a través de los medios de comunicación, las noticias sobre crímenes, el uso sensacionalista de las imágenes, lo que contribuye no sólo a exagerar la situación de inseguridad, sino que tienden a culpar a las mujeres y victimizar su destino (Koskela, 1999; Del Valle, 2000). Por ejemplo: en contextos de violencia de pandillas y de guerra abierta, por lo general, se usa la violencia sexual contra niñas y mujeres como una forma de coerción e intimidación, así como una manera de definir a los grupos rivales (Muggah, 2012).

Ahora bien, es posible encontrar algunas interpretaciones sobre los riesgos latentes de violencia sexual contra las mujeres en el transporte público en las siguientes perspectivas:

- En los transportes públicos así como los nodos de traslados (instalaciones de acceso, estaciones de metro, paradas de autobuses) se concentran grandes flujos de usuarios, volviéndose con ello lugares propensos para el delito. Desde una perspectiva de género habría una situación especial de los cuerpos situados en el espacio; lo que Mc Dowell (2000) ha denominado el factor de “la aglomeración”. Este efecto de la congestión de extraños en los medios de transporte colectivo se percibe como una situación potencial de riesgo en tanto se convierte en un factor de mayor inseguridad para las mujeres, ya que facilita el comportamiento inapropiado y la cercanía excesiva entre personas, lo que puede implicar desde la posibilidad de agresiones físicas hasta diversas manifestaciones de violencia sexual. Una de las expresiones más frecuentes en el espacio público es el denominado acoso sexual⁴.

⁴ El cual puede ser entendido según los términos del Código Penal Federal del Distrito Federal como tocamientos, palabras obscenas, insinuaciones, sobre el cuerpo o apariencia de una mujer, exhibición de genitales, miradas lascivas, permanentes e incómodas al cuerpo, expresiones corporales y verbales ofensivas hacia las mujeres y niñas, intimidación, persecución y toma de fotografías al cuerpo de una mujer sin su consentimiento (Inmujeres, 2012).

- Una interpretación que pone en el centro la dimensión espacial, focaliza la atención en ciertos factores de diseño urbano que facilitan la comisión de delitos y el comportamiento antisocial (Moore, 2011). Particularmente para las mujeres lugares como estacionamientos, túneles, puentes, pasadizos o callejones, terrenos baldíos, débil o nula iluminación agudizan el sentimiento de miedo e inseguridad de las mujeres en el entorno urbano más que a los hombres, sobre todo por temor a la agresión sexual (Massolo, 2006; Paquin, 2006, Valentine, 1989, 1990). Un trabajo interesante al respecto es el de Ortiz (2006), quien desde una perspectiva de género establece algunos factores que inciden en la sensación de inseguridad de las mujeres en el entorno urbano, se relacionan con la falta de civismo vinculado al deterioro de la infraestructura urbana.

Esta preocupación ambiental es más sensible en los transportes por el desgaste de las instalaciones dentro y en los accesos, la falta de iluminación adecuada al interior de los diferentes medios de transporte, transbordos desiertos, rincones, escondites en los trayectos y principalmente en las paradas, son algunas de las condiciones ambientales que caracterizan los espacios asociados a la movilidad urbana (Cozens *et al.*, 2003).

La violencia sexual en contra de las mujeres en el espacio público por tanto tiene un gran impacto en su vida cotidiana, pues constituye un factor importante que limita el acceso a los bienes de la urbe, sobre todo de aquéllos que dependen del transporte público para su consecución. Esta situación representa un obstáculo importante hacia la equidad de género, pues afecta la capacidad de decisión y control de las mujeres respecto de su propia vida. Podríamos decir que son nuevas formas de limitación a la vida urbana que no sólo están referidas a las violencias estructurales vinculadas a las desigualdades económicas, culturales, políticas, sino también a persistentes asimetrías entre mujeres y hombres, las cuales van más allá de las violencias físicas e incluyen tanto privaciones materiales como desventajas simbólicas (Falú y Segovia 2007).

De acuerdo con la literatura especializada uno de los efectos más significativos que podemos encontrar es que el miedo al delito es uno de los factores que explican cambios en conductas como evitar salir de casa por la noche o quedarse solo en casa, especialmente en las mujeres Vilalta (2011, 2014). La evidencia empírica apoya la hipótesis de que debido al miedo las mujeres restringen el uso de los espacios públicos y adaptan su comportamiento como consecuencia de la inseguridad (Koskela, 2007; Morrell, 1998). El miedo a la violencia sexual impacta de manera negativa las prácticas espaciales de las mujeres e impacta las posibilidades de moverse por la urbe. En la

ciudad de Rosario en Argentina, se ha constatado que el cambio de rutinas por razones de inseguridad urbana, es mayor entre las mujeres, pues son ellas las que han modificado sus rutinas (73,4% de las mujeres y 59,2% de los varones) (Rainiero y Rodrigou, 2003). Por otro lado para las mujeres peruanas Macassi (2005) ha documentado que las mujeres evitan salir solas a la calle, hay la tendencia de salir al amparo de la luz del día, realizan actividades diarias a primeras horas de la mañana, inhiben salidas apenas empieza a oscurecer, se recluyen antes de las seis o siete de la noche y evitan caminar por lugares oscuros o solitarios. Asimismo, el informe de movilidad de la Ciudad de México indica que “la violencia –en particular la violencia sexual– constituye un obstáculo (principalmente para las mujeres) para el ejercicio del derecho a la movilidad, en tanto limita la accesibilidad en igualdad de condiciones a los sistemas de movilidad” (Informe de Movilidad, 2003:124).

Algunas respuestas institucionales en el diseño como en la forma en que opera concretamente el sistema de transporte para hacer frente al problema de la victimización e inseguridad de las mujeres que viven en áreas urbanas han sido en primer lugar tener una mayor presencia de personal de seguridad en los autobuses, carros y estaciones del metro, así como tener un mayor número de empleados de ambos sexos trabajando como oficiales de transporte (Kunieda y Gauthier, 2007; Uittenbogaard y Ceccato, 2014). En segundo lugar realizar campañas de sensibilización, consistente en medidas destinadas a la educación para incrementar el nivel de conciencia del público respecto a las barreras específicas de género que se experimentan en el transporte público⁵. En tercer lugar la principal estrategia para evitar el hacinamiento en los medios de transporte masivos ha sido la disposición de vagones, rutas y horarios exclusivos para mujeres. De esta forma la segregación por género en los autobuses y vagones se plantea como una “acción afirmativa” para que las mujeres viajen seguras y cuando las mismas mujeres expresan la necesidad y deseo por esta alternativa únicamente para mujeres, ejemplos encontramos en ciudades como Tokio-Japón, Beirut-Líbano, Nueva Delhi-India, El Cairo-Egipto, Río de Janeiro-Brasil, Yakarta-Indonesia, entre otros se cuentan como ejemplos (Soto, 2013).

⁵ De esta forma podemos mencionar la campaña realizada en la ciudad de Rosario en Argentina denominada “*No queremos ese apoyo*” (2008), que a través de afiches en los colectivos de Rosario se muestra situaciones abusivas en los colectivos urbanos y que apuntan a sensibilizar sobre las diferentes formas que puede adoptar la violencia de género. Esta campaña es parte del programa “Ciudades seguras para las mujeres, ciudades seguras para todos y todas”, que desarrollan la oficina de Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM), CICSA y la Municipalidad de Rosario.

2. Descripción del caso de análisis

El problema de la seguridad y violencia en el transporte público de la Ciudad de México es grave, pues es el lugar donde se registra mayor incidencia de violencia sexual por razones de género, esto debido a que cada traslado suele implicar una serie de riesgos por ejemplo, ocho de cada diez personas usuarias del transporte consideran que este servicio es inseguro, y siete de cada diez mujeres afirman tener miedo de ser agredidas sexualmente al usarlo (CONAPRED, 2009). En este mismo estudio⁶ los datos confirmaron que existe una alta prevalencia de acciones de violencia sexual contra las personas que transitan por algún modo de transporte en Ciudad de México. Específicamente, el 91% de las mujeres encuestadas reconocieron haber sido objeto, a lo largo de su vida, de al menos una de las manifestaciones de violencia consideradas en el estudio.

La intervención de este programa puede entenderse dentro del marco de la Cedaw⁷, que considera la implementación de medidas especiales de carácter temporal para acelerar la igualdad de facto entre hombres y mujeres, así la violencia sexual en el transporte público ha sido conceptualizado como un problema a ser abordado por el Estado, “en tanto este tiene entre sus múltiples funciones la de cautelar, garantizar y regular la prestación de servicios de transporte eficientes, seguros y de acceso universal” (Rozas y Salazar, 2015:25).

Teniendo en cuenta estos antecedentes en el Distrito Federal se han realizado dos avances en términos de políticas públicas y de legislación⁸ que en su conjunto contribuyen

⁶ El estudio realizado por la Comisión nacional para la prevención de la discriminación (CONAPRED) es el único que ha permitido dimensionar el fenómeno en los diferentes transportes.

⁷ Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer. Artículo 4.1. La adopción por los estados partes de medidas especiales de carácter temporal encaminadas a acelerar la igualdad de facto entre el hombre y la mujer no se considerará discriminación en la forma definida en la presente convención, pero de ningún modo entrañará, como consecuencia, el mantenimiento de normas desiguales o separadas; estas medidas cesarán cuando se hayan alcanzado los objetivos de igualdad de oportunidad y trato.

⁸ 1.- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal (2008) , a través de la cual se establecen principios y criterios que desde la perspectiva de género, sirvieran para orientar las políticas públicas para promover y garantizar el derecho de las mujeres a una vida sin violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres. Con esta ley se tipifica el concepto de Violencia Comunitaria como “aquella cometida de forma individual o colectiva, que atenta contra la seguridad e integridad. Puede ocurrir en el barrio, en los espacios públicos o de uso común, de libre tránsito o en inmuebles públicos; ésta propicia la discriminación, marginación o exclusión social. Las personas agresoras suelen ser vecinos, los transeúntes, entre otros”. La violencia comunitaria entonces comienza a ser medida a través de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) en el año 2006. Los espacios públicos que contempla esta encuesta son en primer lugar los comunitarios⁸ donde la calle, centros comerciales, lugares de recreación, el transporte aparecen como lugares de violencia y en donde la violencia es ejercida por desconocidos principalmente⁸.

2.- Otra herramienta fundamental dentro de la normatividad del Distrito Federal es el Código Penal, el cual es una herramienta clave, pues se tipifican el acoso sexual y el abuso sexual. El abuso sexual se considera como “al que sin consentimiento de una personas y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecute en ella un acto sexual, la obligue a observarlo lo haga ejecutarlo”. La sanción va de uno a seis años de prisión, sin embargo

a dar un marco general a la tipificación del delito de violencia sexual en espacios públicos, lo que resulta interesante es que en el caso del abuso sexual se considera un delito agravado si se comete a bordo de un transporte particular o de transporte público.

Es en este contexto que surge el programa Viajemos Seguras con el objetivo general de “realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia” (Inmujeres, 2013).

Este objetivo se lleva a la práctica con dos propósitos por un lado la disminución de la percepción de violencia de las mujeres y, por otro; la disminución de los episodios de violencia contra las mujeres en el transporte público y concesionado de la ciudad de México. La mayor sensación de seguridad así como el uso y la apropiación de los medios de transporte por parte del colectivo de las mujeres habitantes de la ciudad permitirían avanzar en la realización de viajes seguros por motivos de trabajo, estudios, recreación, entre otros. A largo plazo, se busca generar cambios a nivel cultural asimismo se espera un a nivel de actitudes y de comportamientos del género masculino.

Por ello el programa tiene líneas de acción para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público:

- Instalación de módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual para víctimas de violencia⁹
- Separación hombres mujeres en medios de (metro, metrobús, trolebús, tren ligero)
- Funcionamiento de un servicio de autobuses exclusivo para las mujeres denominado ATENEA¹⁰
- Capacitación a funcionarios del sistema de transporte
- Campañas de sensibilización y prevención para usuarios.

lo relevante es que se ha logrado establecer una modificación que especifica que el delito de abuso sexual será agravado si se comete a bordo de un transporte particular o de transporte público.

⁹ Están físicamente ubicados en i) Estación metro Pino Suárez (Líneas 2/1) ii) Balderas (Líneas 1/3) iii) Pantitlán, se traslada al Centro de Justicia del Ministerio Público en Pantitlán fuera de la estación iv) estación de metro Hidalgo, se reubica en el Centro de Justicia del Ministerio Público, pasando torniquetes en la salida a Calle Rosales y eje Guerrero v) Indios Verdes, se reubica en el Centro de Justicia Cívica en la estación Guerrero, saliendo a la calles de Zarco y eje 3 Mosqueta.

¹⁰ El servicio de autobuses se da a través de 25 corredores: Reforma, Eje Central, Periférico, el Eje 3 Oriente, Tlalpan, Picacho, Eje 10 Sur (Universidad), Ermita, San Ángel-Coyoacán, México Tacuba, Eje 1 Norte, Eje 7 Sur, Eje 2 Oriente, Circuito Interior, Av. IPN, Eje 6 Sur y Arenal, en un horario de las 6:00 a las 9:00 pm. Hay 67 unidades operando.

Específicamente en el Sistema de transporte Colectivo Metro (STCM) el programa se implementa a través de tres procesos operativos: (i) vigilancia, (ii) dosificación y (iii) asignación.

La separación junto a la medida de dosificación y seguridad de usuarias se realiza a través de la implementación de tres vagones exclusivos por tren en 8 líneas: en las líneas 1, 2, 3, 7, 8, 9, A y B suman un total de 102 estaciones (58%) en los siguientes horarios: líneas 1, 2, 3, 8 y B de lunes a viernes de 06:00 a 10:00 y de 14:00 a 22:30 horas. En las líneas 7, 9 y A de lunes a viernes de 06:00 a 10:00 y de 14:00 a 22:30 horas. En las líneas 1, 2 y 3 también el programa opera los días sábados de 06:00 a 12:00 y de 14:00 a 22:30 horas.

Es necesario mencionar que se observaron aspectos que dificultan la calidad de la implementación de esta separación, y que pueden ayudarnos a entender por qué son tenues los resultados de la evaluación. Así se pudieron identificar al menos tres problemáticas:

1. El horario de funcionamiento. El programa plantea dos horarios de ejecución en las líneas involucradas en la investigación: lunes a viernes de 06:00 a 10:00 y de 14:00 a 22:30 horas. En la práctica se pudo observar que algunos horarios mostraron cierta flexibilidad. Esta flexibilidad sólo se da en algunas estaciones, las razones tuvieron que ver con factores de contexto: el pago de las quincenas de los trabajadores y movilizaciones colectivas o marchas¹¹. En este mismo sentido la decisión de no respetar el horario de funcionamiento era tomada por el jefe de estación o por el policía a cargo de la separación usando criterios observacionales del flujo de usuarios.
2. Un problema de la ejecución del programa observado es la escasez de policías que aseguren el respeto de la medida por parte de los hombres usuarios del metro. Eso porque la mayor parte de las estaciones sólo cuentan con un policía responsable tanto de instalar la medida como de resguardarla, pero además son responsables de dar respuesta a diversos problemas relacionados con el uso del metro, por lo que su atención no está puesta enteramente en la correcta aplicación del programa.

¹¹ Durante la realización de la investigación coincidió con algunas movilizaciones masivas en torno a la muerte de estudiantes normalistas de Ayotzinapa (15, 22, 28, de octubre, 5, 20 de noviembre), y el informe del presidente de la república (1 de diciembre). Asimismo las fechas de quincenas (15, 30 de octubre y 14 y 28 de noviembre).

3. Uso de diferentes mecanismos de separación. En la aplicación de la medida de separación se encontraron al menos cuatro formas a través de las cuales se identifica la separación: vallas naranjas (de madera, de plástico, y de plástico y metal), puerta de acrílico, marca en el suelo, letrero. Esto implica una falta de identidad del programa, lo que repercute en el conocimiento del programa viajemos seguras.

3. Estrategia metodológica

El diseño de investigación es mixto: cualitativo y cuantitativo. La estrategia empírica cuantitativa aprovecha que el programa *Viajemos Seguras* tiene un horario específico de operación, lo cual permitió emplear un diseño de regresión discontinua.

El reglamento del programa *Viajemos Seguras* establece que durante la mañana el programa opera hasta exactamente hasta las 10:00 A.M., y reanuda operación a las 2:00 P.M. Con el propósito de evaluar el impacto del programa explotando la discontinuidad en el horario de operación, se levantaron un total de 4,029 encuestas alrededor de los horarios en los cuales el programa detiene y reanuda operaciones. Las encuestas tuvieron una duración aproximada de 5 minutos y se aplicaron en total a 1,227 hombres y 2,802 mujeres. El cuestionario incluyó preguntas específicas sobre percepción de violencia sexual y física durante el trayecto que cada individuo acaba de realizar. En el caso de esta sección nos referimos al “trayecto” como la parte del viaje que el individuo realizó en la línea del metro de la cual está saliendo antes de ser encuestado.¹²

Nuestra estrategia de estimación fue por variables instrumentales en un contexto de regresión discontinua tipo *fuzzy*. A grandes rasgos, comprende una estimación en dos etapas: (i) la primera etapa mide la magnitud del cambio abrupto en el porcentaje de gente que observó una división de vagones al momento en que el programa se suspende o reinicia (i.e. a las 10:00 A.M. o 2:00 P.M.); (ii) la segunda etapa estima el efecto de la existencia de dicha división sobre la percepción de violencia sexual y física.

En particular, la especificación econométrica empleada para la primera etapa fue:

$$D_{irdt} = \alpha_r + \gamma_d + f(H_{it}) + \beta T_{it} + \varepsilon_{irdt} \quad (1)$$

¹² Los encuestadores se posicionaron en el andén para seleccionar individuos que estaban saliendo del vagón del metro. Las encuestas se llevaron a cabo principalmente alrededor de los horarios en los cuales el programa suspende o reanuda actividades. Es decir, las encuestas se llevaron a cabo, en su mayoría, entre las 9:00 A.M. y las 11:00 A.M. y entre la 1:00 P.M. y las 3:00 P.M.

donde D_{irdt} es una variable indicadora que toma valor de uno si el individuo i , que recorrió el trayecto r el día d , observó la división de vagones entre hombres y mujeres al abordar el STCM a la hora t ;

α_r indica que se incluyen efectos fijos por trayecto recorrido;

γ_d indica que se incluyen efectos fijos por día en que fue realizada la encuesta;

$f(H_{it})$ ajusta alguna forma funcional respecto a la hora exacta del día en que la encuesta fue realizada;

T_{it} es una variable indicadora que toma valor de uno si la encuesta fue realizada antes de las 10:00 A.M. o después de las 2:00 P.M., es decir, es una variable que indica si el programa estaría en funcionamiento de acuerdo al horario establecido;

y ε_{irdt} es un término de error.

En este contexto, los efectos fijos por trayecto nos permiten controlar por el desfase entre la hora de la entrevista y la implementación de la división en la estación en la cual el individuo abordó el metro. En particular, el desfase es mayor si el trayecto es más largo. El efecto fijo por día permite controlar por casos en los cuales la regla se siguió en menor grado por situaciones particulares de algún día (por ejemplo, manifestaciones o días de pago de quincena). Además, la especificación es flexible para permitir que la relación entre la hora del día y la probabilidad de que el individuo observe que existe una división de vagones sea distinta antes y después del cambio en el programa. En esta especificación, el coeficiente de interés es β , pues mide si efectivamente existe un cambio abrupto en la probabilidad de que los individuos reporten que existía una división de vagones al inicio de su trayecto a partir de la hora en que, de acuerdo con el reglamento, el programa se pone en operación.

Para medir el impacto de la división de vagones en las medidas de violencia sexual y física, utilizamos la segunda etapa, que corresponde a la siguiente estimación:

$$V_{irdt} = \alpha_r + \gamma_d + f(H_{it}) + \theta \hat{D}_{irdt} + \varepsilon_{irdt} \quad (2)$$

Donde V_{irdt} es un conjunto de variables que miden si el individuo i , en el trayecto r , el día d , que abordó el STCM a la hora t , experimentó u observó distintos tipos de violencia; \hat{D}_{irdt} es la predicción que resulta de la primera etapa de la probabilidad de que este individuo haya observado la división de vagones al inicio de su trayecto. El resto de las variables están definidas de la misma forma que en la ecuación anterior.

En cuanto a la estrategia empírica cualitativa la pregunta principal de la evaluación cualitativa fue entonces la siguiente: ¿Cuál es el impacto del Programa Viajemos Seguras de la Ciudad de México en la percepción de inseguridad, victimización, el respeto al funcionamiento del programa, y con respecto a la movilidad urbana? Buscamos responder esta pregunta a través de la percepción de las usuarias, consideramos sus opiniones, actitudes y experiencias así como las propuestas que surgen con respecto a la intervención desarrollada por el Programa Viajemos Seguras en el STCM. Las técnicas utilizadas para abordar los impactos cualitativos fueron:

- Entrevistas en profundidad^{13,14} que complementan los resultados de la encuesta. Se utilizó un guion de entrevista validado mediante el mecanismo de validación de expertos. El sentido de estas entrevistas es por lo tanto dar profundidad a la evaluación introduciendo la densidad de la experiencia vivida en torno a las siguientes dimensiones de percepción de Inseguridad como usuaria del transporte, historial de Victimización en los espacios públicos y específicamente en el metro, estrategias de enfrentamiento a situaciones de violencia sexual, conocimiento y valoración del programa Viajemos Seguras y cambios en la vida urbana, funcionamiento y desempeño institucional del programa.

Se llevaron a cabo 30 entrevistas en profundidad¹⁵ que se desarrollaron con mujeres que formaron parte del grupo de tratamiento durante el levantamiento de información con encuestas, es decir mujeres que respondieron el cuestionario durante la aplicación de la medida de separación de vagones en el metro, y que manifestaron su voluntad de ser entrevistadas. De manera que la selección de los casos fue intencional y responde a la conformación de un muestreo teórico¹⁶.

- Observación etnográfica: La observación buscó profundizar dimensiones observacionales relacionadas con la experiencia del viaje de las mujeres en el transporte público, específicamente en el metro y centralmente como beneficiarias

¹³ Por entrevistas cualitativas en profundidad se entiende como una conversación con fines orientados, se basa en un encuentro cara a cara entre el investigador y los informantes, dirigido hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como lo expresan con sus propias palabras (Taylor y Bodgan, 1987).

¹⁴ Se utilizó una carta de consentimiento informado, para resguardar la identidad y el uso de la información.

¹⁵ Para la selección de los casos el criterios muestral buscó la heterogeneidad de experiencias: ser mujer, tener más de 18 años, tener actividades económicas diferentes (estudiantes, trabajadoras, cesantes, entre otras, ser residente de la de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) y ser usuaria del STCM.

¹⁶ Se entiende como Muestreo Teórico "Recolección de datos guiadas por los conceptos derivados de la teoría que se esta construyendo y basada en el concepto de "hacer comparaciones", cuyo propósito es acudir a lugares, personas o acontecimientos que maximicen las oportunidades de descubrir variaciones entre los conceptos y que hagan mas densas las categorias en terminos de sus propiedades y dimensiones" (Glaser y Strauss, 1967:45).

del Programa Viajemos Seguras, en dos espacios diferentes andenes y vagones. Se produjeron dos tipos de registro observacional: i) Un registro etnográfico¹⁷ situado en los andenes y en los vagones, orientada a conocer las actitudes de los hombres con respecto al área exclusiva de mujeres; fundamentalmente el respeto de los hombres a esta zona, el funcionamiento de los dispositivos de control del programa y la presencia de otras formas de violencia entre mujeres que no necesariamente se dan en los vagones mixtos. ii) Un segundo registro de observación que dio seguimiento diario durante una semana al funcionamiento del programa. Esto nos permitió conocer en profundidad la coherencia en la operación del programa *Viajemos Seguras* durante un periodo acotado de tiempo¹⁸. Esta parte de la observación además se acompañó de un registro fotográfico de los andenes exclusivos de mujeres¹⁹.

- Encuesta de Vagón: estuvieron dirigidas a hombres y mujeres usuarios del programa y dirigidas a conocer la percepción de seguridad e inseguridad en el transporte colectivo metro, victimización por género durante el viaje, conocimiento y opinión del programa *Viajemos Seguras*, y los efectos en la vida cotidiana de hombres y mujeres. Nos enfocamos en las 867 encuestas extensas de vagón a mujeres y 793 encuestas extensas de vagón a hombres²⁰.

Asimismo, para asegurar la robustez de los resultados, se decidió el uso de información de la encuesta dentro de vagones a mujeres y hombres como forma de triangular²¹ los diferentes métodos de producción de los datos que se llevaron a cabo. Lo anterior con el objeto de detectar discrepancias o concordancia en la información obtenida a través de diferentes métodos; en nuestro caso, datos producidos a través de encuestas, observación y entrevistas. La triangulación fue satisfactoria, toda vez que se logró la

¹⁷ La etnografía la entendemos como aquel método en el que el investigador produce datos que constituyen un tipo específico de texto: la *etnografía*, que en términos de Guber es "un argumento acerca de un problema teórico-social y cultural suscitado en torno a cómo es para los nativos de una aldea, una villa miseria, un laboratorio o una base espacial, vivir y pensar del modo en que lo hacen" (Guber, 2001: 121-122).

¹⁸ Se realizaron 200 horas de observación distribuidas en andenes y vagones posterior a la aplicación de la encuestas, es decir a partir del 15 de diciembre. Y se decidió trabajar con las mismas encuestadoras para esta etapa de investigación. Esto debido a que el extendido proceso de encuestado ha permitido que cada una de ellas tenga un conocimiento directo y privilegiado de las dinámicas del metro, de la operación del programa, y del comportamiento de los y las usuarias del STCM.

¹⁹ El material cualitativo se analizó utilizando específicamente el software para manejo de información cualitativa QDA Miner

²⁰ En términos operativos por la extensión de esta encuesta, se decidió su aplicación durante el viaje de los y las usuarias en el interior de los vagones. Lo que además permitió no alterar la dinámica del viaje de los y las encuestadas. La duración aproximada de la encuesta de mujeres fue de 20 minutos.

²¹ La triangulación de métodos es una técnica utilizada en las ciencias sociales, que consiste en combinación de diferentes métodos para abordar un mismo problema o análisis, mediante la generación de datos de diferentes perspectivas. Lo que da una mayor validación interna y externa al proceso de investigación.

saturación de información, lo que en definitiva permite que los resultados puedan ser transferibles a subgrupos de población contemplada en el estudio.

4. Resultados

4.1 Resultados Cuanitativos

Esta sección tiene como objetivo medir el impacto que la separación de vagones para hombres y mujeres en el STCM tiene sobre distintas medidas de violencia. La estrategia empírica tal como se indicó previamente aprovechó que el programa *Viajemos Seguras* tiene un horario específico de operación determinado arbitrariamente, lo cual nos permitió emplear un diseño de regresión discontinua.

El reglamento del programa *Viajemos Seguras* establece que durante la mañana el programa opera hasta exactamente las 10:00 A.M., y reanuda operación a las 2:00 P.M. Con el propósito de evaluar el impacto del programa explotando la discontinuidad en el horario de operación, se levantó un total de 4,029 encuestas, alrededor de los horarios en los cuales el programa detiene y reanuda operaciones; las encuestas tuvieron una duración aproximada de 5 minutos y se aplicaron en total a 1,227 hombres y 2,802 mujeres.

Durante la aplicación, los encuestadores seleccionaron a los entrevistados al descender del tren que acababa de llegar a la estación, registrando la hora en la que arribó el vagón a la estación y preguntando exclusivamente sobre la última parte del trayecto realizado, para asegurar que las respuestas obtenidas fueran sobre las líneas de interés (línea 1 y línea 3). La tasa de respuesta fue de 55% entre los respondedores y en general, parece que las mujeres tuvieron una mayor inclinación a responder la encuesta que los hombres. Los encuestadores, en general, abordaron a gente que parecía no tener prisa en su movimiento por el andén, para evitar respuestas apresuradas con la finalidad de terminar la encuesta rápido. Los encuestadores comentaron con el potencial encuestado la duración aproximada de la encuesta e, inclusive, se ofrecieron a acompañar rumbo a la salida al encuestado para evitar retrasarlo en su trayecto.

En general, no hay evidencia de que la encuesta realizada presente sesgos significativos, lo cual puede ser verificado en la comparación de las estadísticas descriptivas con respecto a las de la encuesta del CONAPRED donde se observa que la distribución etaria de los individuos encuestados es muy similar entre ambos grupos de datos: aproximadamente, la mitad de los encuestados se encuentra entre los 15 y los 29 años de edad, con otro 25% más entre 30 y 44 años de edad; asimismo, cerca del 80%

de los encuestados cuenta con educación de bachillerato o superior; finalmente, cerca del 75% de los usuarios encuestados utilizan el metro por lo menos una vez a la semana. Estos datos son muy similares entre el grupo de hombres y mujeres.

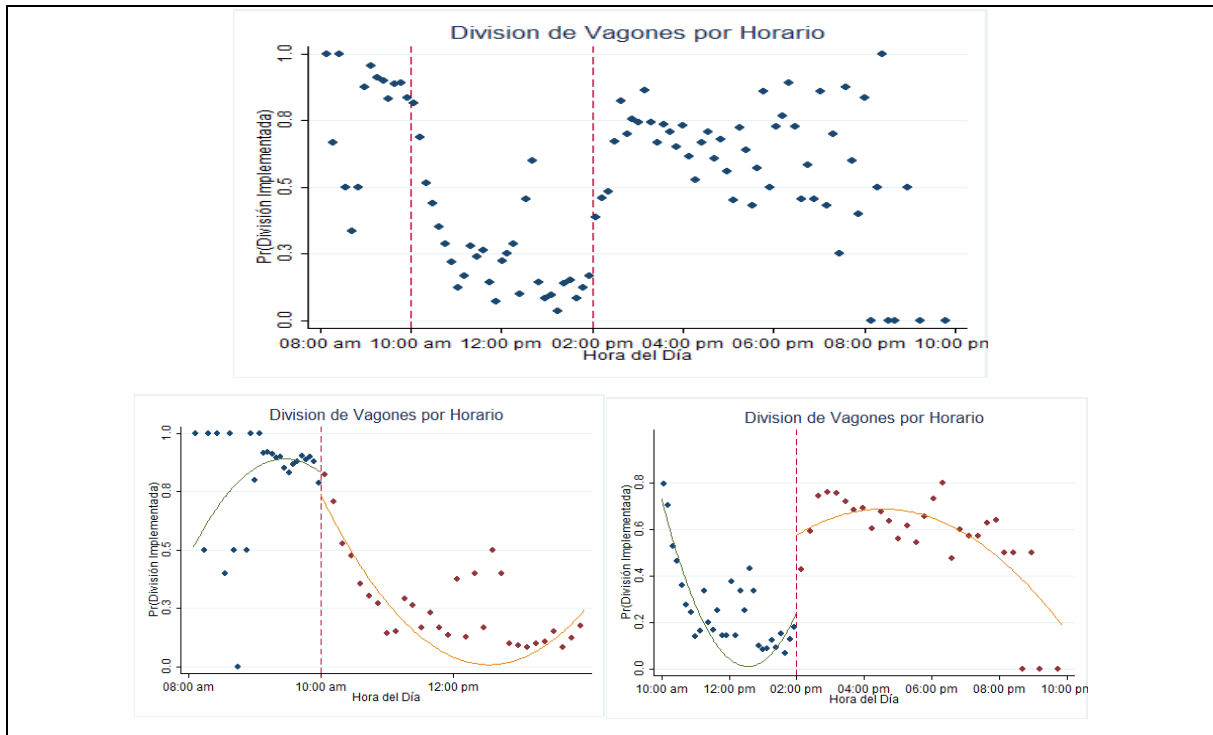
El cuestionario incluye preguntas específicas sobre percepción de violencia sexual y física durante el trayecto que cada individuo acaba de realizar, así como sobre la percepción y visualización de la implementación de la división de vagones. En el caso de esta sección nos referimos al “trayecto” como la parte del viaje que el individuo realizó en la línea del metro de la cual está saliendo antes de ser encuestado.²²

La Gráfica 1 muestra el porcentaje de individuos que declararon observar que existía división de vagones para hombres y mujeres al inicio de su trayecto en metro. Esta grafica muestra que en magnitud, la proporción de individuos que identifica la implementación del programa, es diferente, para cada uno de los horarios analizados. Independientemente de la magnitud, la evidencia sugiere que los encuestados percibieron la separación de vagones con una mayor frecuencia antes de las 10:00A.M. Y después de las 2:00 P.M. En el anexo se puede observar la densidad de levantamientos por hora del día, y es posible corroborar que no existen tendencias significativas alrededor de las horas de funcionamiento del programa. El 48.2% de los levantamientos se hicieron entre las 9:00 A.M. y las 11:00 A.M., y el 19.8% se hicieron entre la 1:00 P.M. y las 3:00 P.M., teniendo así la mayoría de las encuestas alrededor de los puntos de corte que sustentan el análisis estadístico presentado.

Debido a que el método de regresión discontinua se basa en identificar cambios súbitos en la implementación del programa que resultan de la aplicación de una regla, nos enfocamos en los horarios de corte del programa, los cuales generan variación exógena para identificar los efectos de la división de vagones entre hombres y mujeres.

²² Los encuestadores se posicionaron en el andén para seleccionar individuos que están saliendo del vagón del metro. Las encuestas se llevaron a cabo principalmente alrededor de los horarios en los cuales el programa suspende o reanuda actividades. Es decir, las encuestas se llevaron a cabo, en su mayoría, entre las 9:00 A.M. y las 11:00 A.M. y entre las 3:00 P.M. y las 5:00 P.M. Para el caso de la tarde, el horario se extendió también hacia la 1:00 P.M. debido a que se observó que el reglamento no se seguía y que en algunas estaciones parecía utilizarse las 2:00 P.M. como horario para reanudar el programa.

Gráfica 1. División de vagones por hora del día



Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

4.1.1 Estadísticas Descriptivas

Uno de los principales elementos que dan validez al enfoque de regresión discontinua es que las variables de control utilizadas en el análisis deben ser independientes de la intervención analizada. Por ende, vale la pena analizar el comportamiento de las variables descriptivas más importantes en tres horarios: antes de las 10:00A.M., entre las 10:00A.M. Y las 2:00 P.M. y después de las 2:00 P.M. Finalmente, para determinar que dichas variables son válidas en el análisis, es importante mostrar que no existe diferencia estadísticamente significativa alrededor de la hora de implementación del programa, esto es, que las características de los individuos no cambian antes y después del programa.

Para ello, se presenta en la tabla 3 la media (o proporción, según sea el caso) para las variables incluidas, el estadístico t para la diferencia de medias o proporciones y un análisis estadístico de regresión discontinua alrededor de la hora de implementación. Al respecto, hay algunas cosas interesantes que se deben remarcar: la primera, es que existe una cierta tendencia sobre las medias reportadas, que depende de la hora del día, no necesariamente de la implementación del programa; la segunda, que el análisis de regresión discontinua confirma lo anterior y sugiere que no existe sesgo por selección en la implementación del programa sobre las características estudiadas.

De hecho, por la naturaleza de la variable de separación, en este caso, el tiempo, es que existen algunas tendencias sobre las medias. Intuitivamente: el usuario promedio que utiliza el metro en las horas pico, es decir, antes de las 10:00A.M. y después de las 2:00P.M. Puede ser diferente al que lo utiliza entre dichas horas porque existen horarios específicos que justamente provocan que los horarios se conviertan en pico. Estos factores pueden ser la entrada o salida de las escuelas, la entrada o salida del trabajo o inclusive, la hora de la comida. Por ende, podemos esperar, por ejemplo, que la edad o escolaridad de la gente que utiliza el metro antes de las 10:00A.M. Sea diferente a la de la gente que lo utiliza después de dicho horario. Sin embargo, el análisis de regresión discontinua sobre estas variables nos ayuda a descartar que la variación se deba a la implementación del programa, que coincide con las horas pico. De hecho, al analizar en la tabla 1 los resultados de dicho análisis de regresión discontinua, se puede observar que éste es el caso.

Tabla 1. Estadísticas descriptivas sobre variables relevantes

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
	10:00 AM					2:00 PM				
	Antes de las 10:00	Después de las 10:00	Estadístico t en diferencia de medias	Estimador de RD	Estadístico z en el Estimador de RD	Antes de las 2:00	Después de las 2:00	Estadístico t en diferencia de medias	Estimador de RD	Estadístico t en el Estimador de RD
Género	0.193	0.349	8.08***	0.062	1.24	0.349	0.258	5.20***	-0.03	-0.504
Edad	34.7	33.0	-3.02***	-2.647	-0.96	33.0	30.7	4.59***	3.15*	1.907
Estado Civil										
Casado	0.331	0.291	-2.09**	-0.153**	0.04	0.291	0.233	2.88***	0.07	2.290
Soltero	0.504	0.540	1.69*	0.165*	1.92	0.540	0.634	3.53***	-0.116**	2.456
Unión Libre	0.075	0.071	-0.39	-0.020	-0.70	0.071	0.063	0.79	0.01	0.526
Divorciado	0.060	0.062	0.23	0.045	0.93	0.062	0.051	1.26	0.01	0.206
Viudo	0.024	0.028	0.715	-0.014	-0.59	0.028	0.017	1.97**	0.01	0.808
Hijos										
Indicadora de tener hijos	0.557	0.501	-2.64***	-0.155*	-1.85	0.501	0.402	5.12***	0.118*	1.916
Número de hijos	1.29	1.13	-2.50**	-0.301	-1.40	1.13	0.87	4.68***	0.354***	2.604
Tiene automóvil	0.421	0.449	1.32	-0.102	-1.42	0.449	0.465	-0.82	0.02	0.351
Educación										
Estudia	0.299	0.368	3.32***	-0.040	-0.50	0.368	0.479	-5.86***	-0.08	-1.392
Menos de Básica	0.022	0.017	-0.8741	-0.022	-1.50	0.017	0.009	1.90*	-0.01	-1.307
Básica	0.074	0.057	-1.68*	-0.047	-1.35	0.057	0.035	2.71***	0.01	0.605
Media	0.165	0.147	-1.1194	0.095	1.37	0.147	0.114	2.62***	0.056*	1.758
Media Superior	0.322	0.333	0.5298	0.098	1.15	0.333	0.298	1.94*	-0.06	-1.167
Profesional	0.341	0.382	2.04**	-0.124	-1.83*	0.382	0.473	-4.86***	-0.04	-0.922
Posgrado	0.051	0.044	-0.76	0.001	0.05	0.044	0.057	-1.60	0.04	1.452
Viaje por trabajo	0.577	0.469	-5.04***	0.099	1.07	0.469	0.253	11.67***	0.03	0.566

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1. Las columnas (1), (2), (6) y (7) muestran la media de la variable para los individuos en el horario descrito. Las columnas (3) y (8) presentan el estadístico t de la diferencia en medias o proporciones. Las columnas (4) y (9) presentan el estimador de regresión discontinua alrededor del horario mencionado. Las columnas (5) y (10) muestran el estadístico Z para el estimador de regresión discontinua.

La Tabla 2 muestra estadísticas descriptivas de la incidencia de violencia física y sexual, así como características demográficas de los individuos encuestados. Es importante destacar algunos datos importantes. Primero, la prevalencia de violencia sexual es claramente mayor entre las mujeres que entre los hombres. En promedio, 6.5 por ciento del total de mujeres entrevistadas reportaron haber sido víctimas de violencia sexual durante su último trayecto el día en que se realizó la encuesta (mientras sólo el 2.97 por ciento de los hombres lo fueron). Segundo, el tipo de violencia sexual reportado como más frecuente son las “miradas morbosas”. Dado el tamaño de muestra, la relativamente baja prevalencia de violencia sexual y el posible sub-reporte de este tipo de eventos, incluimos también en nuestro análisis información sobre la violencia sexual observada por los individuos entrevistados. En este caso, tanto los hombres como las mujeres declaran haber observado instancias de violencia sexual durante su trayecto y, de nuevo, el tipo de violencia más común son las “miradas morbosas”. Por último, las mujeres también reportaron haber experimentado algún tipo de violencia física con más frecuencia. Mas del 25 por ciento de las mujeres entrevistadas declararon haber experimentado algún tipo de violencia física durante su último trayecto, mientras que 21 por ciento de los hombres declararon haber sido víctimas de este tipo de violencia. En ambos casos, los empujones son el tipo de violencia física más comúnmente experimentada.

Tabla 2. Estadísticas descriptivas

	Hombres	Mujeres
<i>Panel A: Violencia</i>		
Violencia sexual experimentada	2.97%	6.55%
<i>Miradas morbosas</i>	1.54%	5.21%
<i>Piropos</i>	0.22%	1.05%
<i>Arrimones</i>	0.66%	1.09%
Violencia sexual observada	13.30%	9.96%
<i>Miradas morbosas</i>	10.99%	8.36%
<i>Piropos</i>	1.98%	1.26%
<i>Arrimones</i>	2.97%	2.73%
Violencia física experimentada	21.43%	26.69%
<i>Empujones</i>	21.10%	26.27%
<i>Peleeas</i>	0.99%	0.97%
<i>Insultos</i>	1.76%	1.98%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

4.1.2 Discusión y hallazgos: Primera Etapa

La Tabla 3 muestra los resultados de estimar la ecuación (1). Las columnas 1 y 4 incluyen efectos fijos por trayecto; las columnas 2 y 5 incluyen efectos fijos por trayecto y día, mientras las columnas 3 y 6 incluyen efectos fijos por todos los cruces de trayecto y día. Todas las especificaciones incluyen las características individuales reportadas en la Tabla 1 como controles y utilizan una forma funcional lineal. Las primeras tres columnas restringen la muestra a las mujeres entrevistadas y las últimas tres a los hombres.

Tabla 3

Primera Etapa: Cambio en la Implementación del Programa						
Variable dependiente: ¿Observó una división de vagones al abordar el metro?						
	Mujeres			Hombres		
T_{it}	0.242*** (0.0462)	0.255*** (0.0480)	0.262*** (0.0575)	0.275*** (0.0469)	0.271*** (0.0511)	0.323*** (0.0658)
FE Trayecto	Sí	Sí		Sí	Sí	
FE Día		Sí			Sí	
FE Trayecto-día			Sí			Sí
Controles	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Observaciones	2,379	2,379	2,379	910	910	910
R-cuadrada	0.209	0.260	0.372	0.172	0.216	0.458

Errores estándar clúster por día entre paréntesis

*** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Los resultados sugieren que, efectivamente, hay un cambio abrupto en la probabilidad de que los individuos reporten haber observado división de vagones al abordar el metro al principio de ese trayecto. Las estimaciones para las mujeres (los hombres) indican que justo en el horario establecido para que se implemente el programa se da un cambio de al menos 25 puntos porcentuales (27 puntos porcentuales) en la probabilidad de observar división de vagones al abordar el metro. En todos los casos, el estimador es un instrumento relevante. Este resultado respalda el uso de la hora como un instrumento para estimar el impacto de la división de vagones utilizando el método de variables instrumentales.

4.1.3 Discusión y hallazgos: Segunda Etapa

4.1.3.1 Violencia Sexual

La Tabla 4 muestra los resultados de la estimación del impacto de la división de vagones sobre la probabilidad de que los individuos respondan que fueron víctimas de algún tipo de violencia sexual. Cada columna incluye los mismos controles que la columna correspondiente en la Tabla 3. Las estimaciones muestran un efecto negativo para las mujeres, y uno muy cercano a cero para los hombres. Si bien al agregar variables de control la significancia estadística del efecto estimado para la muestra de mujeres se reduce, la estimación del efecto muestra una disminución mayor de 11 puntos porcentuales en la probabilidad de sufrir violencia sexual. Dada la incidencia promedio de sufrir violencia sexual presentada en la Tabla 2, esto sugiere que cuando existe separación entre vagones la violencia sexual prácticamente desaparece.

Tabla 4

VARIABLES INSTRUMENTALES						
Segunda Etapa: Impacto de la Separación de Vagones en la Violencia Sexual						
Variable dependiente: Víctima de Algún Tipo de Violencia Sexual						
	Mujeres			Hombres		
División de Vagones	-0.172** (0.0797)	-0.178** (0.0762)	-0.119* (0.0684)	0.012 (0.0579)	0.035 (0.0598)	0.029 (0.0569)
FE Trayecto	Sí	Sí		Sí	Sí	
FE Día		Sí			Sí	
FE Trayecto-día			Sí			Sí
Controles	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Observaciones	2,379	2,379	2,379	910	910	910
R-cuadrada	0.006	0.006	0.210	0.026	0.060	0.316

Errores estándar clúster por día entre paréntesis

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

4.1.3.2 Violencia Física

La Tabla 5 muestra los resultados usando como variable dependiente la victimización de algún tipo de violencia física. Los resultados sugieren que tanto para hombres como para mujeres existe un impacto significativo en experimentar algún tipo de violencia física. Este efecto es menor para las mujeres que para los hombres, pero en ambos casos el efecto es significativo y cuantitativamente considerable. Las estimaciones sugieren un aumento de al menos 30 (53) puntos porcentuales en la probabilidad de que mujeres (hombres) reporten ser víctimas de este tipo de violencia durante su trayecto más reciente.

Por lo tanto, si bien el programa *Viajemos Seguras* genera el impacto deseado en la violencia sexual contra las mujeres, parece tener también impactos no esperados en la violencia física tanto de hombres como de mujeres.

Tabla 5

VARIABLES INSTRUMENTALES						
Segunda Etapa: Impacto de la Separación de Vagones en la Violencia Sexual						
Variable dependiente: Víctima de Algún Tipo de Violencia Física						
	Mujeres			Hombres		
División de Vagones	0.304** (0.1292)	0.373*** (0.1191)	0.366** (0.1301)	0.535*** (0.1192)	0.638*** (0.1286)	0.573*** (0.1420)
FE Trayecto	Sí	Sí		Sí	Sí	
FE Día		Sí			Sí	
FE Trayecto-día			Sí			Sí
Controles	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Observaciones	2,379	2,379	2,379	910	910	910
R-cuadrada	0.011	0.010	0.173	0.001	0.001	0.303

Errores estándar clúster por día entre paréntesis.

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

4.1.3.3 Cambios en el Bienestar

La implementación del programa *Viajemos Seguras*, de acuerdo con la evidencia hasta ahora presentada, tiene efectos de dos tipos. Por un lado, efectivamente logra reducir la incidencia de actos de violencia sexual hacia las mujeres. Sin embargo, también implica

un aumento de la violencia física. Es difícil, entonces, concluir si dicho programa aumenta el bienestar agregado.

Como parte del cuestionario se incluyó una pregunta sobre disposición a pagar por un transporte seguro. En particular, se preguntó directamente a cada individuo si estaría dispuesto a pagar una cantidad mayor de dinero (6, 8 y 10 pesos)²³ para que su último trayecto fuera totalmente seguro. La Tabla 6 evidencia cómo se relacionan las medidas auto-reportadas de victimización durante el trayecto con la probabilidad de que los individuos respondan que estarían dispuestos a pagar un precio más alto por un viaje seguro. Las primeras dos columnas restringen la muestra a las mujeres, mientras las siguientes dos a los hombres.

Llama la atención que para las mujeres los incidentes de violencia sexual tienen un impacto importante, mientras que la disponibilidad a pagar aun habiendo sido víctima de violencia física es insignificante. Para los hombres los resultados son similares, aunque solo uno de los coeficientes estimados para la violencia sexual es significativamente distinto de cero. Es importante enfatizar que los resultados entre hombres y mujeres son similares en cuanto a la poca disposición a pagar un precio más alto (que fluctúa entre \$6 y \$10) para evitar la violencia física.

Tabla 6

Variable Dependiente: Disposición a Pagar Precio Mayor por Trayecto Seguro				
	Mujeres		Hombres	
Víctima de Violencia Sexual	0.147*** (0.0420)	0.127*** (0.0425)	0.174* (0.0989)	0.161* (0.0995)
Víctima de Violencia Física	-0.025 (0.0235)	-0.024 (0.0235)	0.008 (0.0411)	0.008 (0.0413)
Características individuales	No	Si	No	Si
Observaciones	2,344	2,344	891	891
R-cuadrada	0.005	0.011	0.004	0.007

Errores Estándar entre paréntesis.

*** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

²³ El monto se asignó de forma aleatoriamente a cada cuestionario.

4.1.4 Pruebas de robustez

Para revisar la validez de la implementación del programa como instrumento de estimación, se realizaron un conjunto de pruebas de falsificación donde se utilizaron la disponibilidad de asientos y el número de trenes que tienen que esperar los individuos para lograr abordar el metro. El propósito de estas pruebas es verificar si existe un comportamiento estratégico por parte de los individuos que pudiera invalidar las estimaciones de regresión discontinua. En el anexo se pueden encontrar las gráficas resultantes de este ejercicio donde se observa que la probabilidad de que los individuos esperen un tren diferente al primero que llega, en los andenes, no cambia súbitamente alrededor de los horarios de operación del programa. En el horario de la mañana el efecto es más marcado que en el horario de la tarde, sin embargo, en ninguno de los dos casos hay una variación significativa. Asimismo, se puede observar que la probabilidad de que los individuos alrededor de dicho horario encuentren asientos tampoco cambia súbitamente. Por ende, la evidencia sugiere que no existen sesgos de composición de la muestra que pudiesen resultar de actitudes estratégicas de los individuos.

4.2. Resultados Cualitativos

En los siguientes apartados se desarrolla la evaluación con base a información cualitativa, con el objeto de abordar cuestiones esenciales para complementar los análisis cuantitativos que permiten introducir la visión de las usuarias con respecto a la implementación del Programa.

4.2.1 Percepción de inseguridad y cambio en rutinas de movilidad

En términos generales los datos que se obtuvieron a través de la encuesta en vagones a las mujeres indican que el 55 por ciento tuvo miedo a una agresión de tipo sexual en el último año, asimismo encontramos que el 40 por ciento de las mujeres dicen sentirse un poco inseguras y muy inseguras.

De esta forma las mujeres que fueron entrevistadas consideran que la inseguridad juega un papel fundamental en su vida cotidiana y, particularmente en el metro. Esta vulnerabilidad se expresa por estar más expuestas al acoso sexual mientras esperan el servicio, mientras recorren los transbordos, o mientras caminan hacia o desde las estaciones de llegada y salida. De acuerdo a los casos analizados el problema percibido como más grave es de la aglomeración o saturación de los vagones, dado que facilita el comportamiento inapropiado y la excesiva proximidad entre personas.

Al preguntarnos por los efectos de la inseguridad es interesante precisar que rutinas cotidianas cambian las mujeres a causa de la vitimización y la inseguridad. En este sentido tal como hemos precisado anteriormente en otros estudios demuestran que las mujeres tienden a cambiar su comportamiento de transporte y limitar sus opciones de desplazamiento si perciben que los sistemas de transporte o el viaje son inseguros (Kunieda y Gauthier, 2007). Para el caso del STCM lo que hemos podido constatar son dos tipos de cambios en las rutinas por causa de la inseguridad. En primer lugar las transformaciones en sus rutas y recorridos por la urbe implican cambios en los medios de transporte que en la práctica obligan a asumir mayores costos en tiempo y dinero en los traslados. En los siguientes casos es posible ver como la inseguridad puede llevar a cambiar los itinerarios y sistemas de transporte.

Yo he cambiado mis rutas de transporte, por ejemplo: tomo dos microbuses en vez del metro. De Santo Domingo a Metro Coyoacán, ahora evito tomar el metro cuando está saturado y prefiero usar microbuses y hago más tiempo, unos 50 minutos o casi una hora y este viaje es más largo. Si prefiero demorar más por seguridad, sobre todo por la hora y si tengo que gastar más también lo hago (Caso 3 Mujer 23 años, Estudiante).

Lo que hago es como la estación del metro cuatro caminos, que es terminal, me queda más cerca de mi casa, pero es muy peligrosa cuando ya no hay tanta luz de día, todo mi trayecto lo realizo igual sólo que me bajo dos estaciones antes aunque me tarde más es mejor porque hay afluencia de gente diferente (Caso, 7 Mujer 24 años, Estudiante).

A veces lo que he llegado a hacer es cambiar de transporte, a veces tomo una combi desde mi casa que me lleve al metro Guelatao, luego de Guelatao a Pantitlán y de ahí a Instituto del Petróleo. De ahí me salgo del metro y tomo una micro que me deja en Montevideo y ahí mismo pasando la avenida tomo un camión o un RTP que me deja en la esquina de la Universidad, me hago el mismo tiempo y gasto cinco pesos más, pero me evito de tanta gente en el metro o de que está muy solo cuando lo estoy esperando a que llegue el metro en la línea roja (Caso, 10 Mujer 39 años, Trabajadora).

En esta misma línea argumental otro aspecto que afecta el tiempo destinado a una ruta o trayecto es que las mujeres dejan pasar carros que vienen saturados en horas de congestión, lo que implica mayor gasto de tiempo. Esta es una de las prácticas más comunes llevadas a cabo por las mujeres. En segundo lugar, además de optar por demorarse más o gastar más por seguridad, también encontramos que hay experiencias que revelan que aplazar viajes o trayectos, tales como a la escuela o al trabajo, puede implicar un mayor grado de ausentismo y retardos, tal como lo expresa esta mujer joven estudiante:

Cuando es necesario sí prefiero demorar más por seguridad cuando me percato que podría pasar alguna situación difícil sí puedo demorarme aunque pierda una clase, así es mejor. Otras veces también sí es mejor gastar un poco más por seguridad (Caso, 2 Mujer 22 años, Estudiante).

4.2.2 Victimización por género en el metro

Debido a la relevancia de victimización y la percepción del miedo en el metro, se incluyó en la encuesta extensa la pregunta ¿ha sido víctima de algún tipo de violencia sexual en el último año? Alrededor del 71.03 por ciento de la muestra indicó que habían sido víctima de miradas morbosas que es el delito más común en el metro. El 46.48 por ciento ha experimentado manoseos y el 46.66 por ciento piropos obscenos. Los datos descriptivos anteriores evidencian claramente la vulnerabilidad que experimentan cotidianamente las mujeres.

Tabla 7. Agresiones sexuales experimentadas alguna vez y en el último año

	Experimentado alguna vez	Experimentado en el último año
Miradas morbosas	82.00%	71.03%
Piropos obscenos	52.86%	45.66%
Arrimones	56.96%	44.35%
Manoseos	59.08%	46.48%
Fotos sin consentimiento	18.17%	15.55%
Intimidación	27.33%	19.97%
Persecuciones sexuales	20.29%	16.37%
Han exhibido genitales	14.73%	9.98%
Se han masturbado enfrente	13.42%	10.15%
Han eyaculado enfrente	12.60%	8.67%
Masturbación forzada	3.76%	3.27%
Violación	4.58%	3.44%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de vagón.

En esta perspectiva uno de los efectos más significativos del programa es que permite disminuir, durante su ejecución, la violencia sexual de las mujeres usuarias. Lo que es necesario precisar es que al separar se actúa a nivel de prevención de la comisión de ciertos tipos de delitos sexuales, es decir los que están asociados a la aglomeración espacial tales como los manoseos, arrimones, fotos sin consentimiento, eyaculación, entre otros. Sin embargo hay otros delitos que no se relacionan con la saturación de los vagones, y que de hecho para su realización requiere que quién los ejecuta tenga un mayor manejo y control espacial tales como intimidación, persecuciones sexuales, exhibición de genitales, masturbación forzada, y la violación que evidentemente ocurren en cualquier horario independiente de la existencia del programa.

En otra dimensión de los hallazgos, a través de las entrevistas se constata otra realidad que opera en los vagones de las mujeres y es que si bien la valoración de

seguridad frente a la violencia sexual es mayoritaria en los carros exclusivos para mujeres, dentro de los vagones de mujeres se presentan otros tipos de violencia física vinculados a la saturación espacial, y que forman parte de la experiencia del viaje de aquellas que prefieren las zonas exclusivas de mujeres. Así, dentro de los que aparecen con mayor fuerza serían “codazos”, “empujones”, “jaloneos”, “insultos”, “tirarse el cabello”, “peleas”.

“Las cosas no cambian por el hecho de que sean mujeres la situación es igual que en la de los hombres solo lo único que cambia es que no se desarrolla una violencia sexual o por los menos no se nota por el hecho de que somos del mismo sexo. Pero la mujeres para bajar o subir lo hacen a la fuerza con empujones” (Caso 30, Mujer 25 años, Estudiante)

“En una ocasión se empezaron a pelear unas mujeres por querer entrar al vagón que ya venía saturado y se empezaron a golpear, una de ellas llevaba un termo en la mano y se lo azoto en la cabeza a la otra mujer y le abrió la cabeza, la otra se fue sangrando de la cabeza y pues solamente las demás mujeres le empezaron a decir que se controlara, que se calmara, pero ya después bajaron la palanca de seguridad y fue se paró el metro y entraron los de vigilancia. (Caso 17, Mujer 46 años, Trabajadora)

“Yo misma he usado la fuerza, van dos ocasiones que me peleo en una estación y desgraciadamente ha sido con mujeres porque no se miden, no ven que van niños y pues realmente todos vamos a trabajar, todos llevamos un fin en la mañana y a la mera hora pues salimos peleándonos a trancazos y no debería ser así” (Caso 24, Mujer 32 años, Trabajadora)

En la misma lógica de los resultados cuantitativos, podríamos afirmar que el programa reduce la victimización de algunos delitos sexuales, sin embargo se visibilizan otras formas de violencia física entre mujeres durante la ejecución del programa. Esto además queda confirmado con los registros observacionales que permiten visualizar la presencia de actitudes negativas de las mujeres dentro de los vagones exclusivos.

4.2.3 Estrategias de enfrentamiento a situaciones de violencia sexual

A través de las entrevistas se pueden detectar cómo las mujeres ponen en marcha una serie de estrategias aprendidas a lo largo de la vida en el transporte para auto protegerse específicamente de la posibilidad de violencia sexual. Resulta interesante confrontar los resultados obtenidos en la encuesta de vagón aplicada a las mujeres y las entrevistas cualitativas realizadas.

De esta forma podemos ver claramente que hay presencia de dos tipos de acciones que se han documentado en estudios anteriores, la conducta de evitación y el comportamiento defensivo (Ferraro, 1996). La conducta de evitación hace referencia a acciones de prevención frente a una posible agresión sexual, de manera que las mujeres

que aplicaron la encuesta reconocen que salir acompañadas, salir en grupo o salir si sólo hay luz de día son estrategias que implican que las mujeres si bien mantienen una relativa dependencia hacia otros (principalmente hombres) nos indica que no se restringen necesariamente las salidas. En esta línea argumental quedarse en casa y dejar de salir de noche representa el 31,42 por ciento, lo que implica que sería una forma de restricción espacial de las más graves pues nos indicaría lo que algunas geógrafas han denominado “confinamiento territorial” es decir limitar para sí mismas la utilización de lugares de la vida pública, no ejercer la libertad de salir y estar donde se quiera.

Tabla 8. Estrategias para prevenir la violencia sexual en el metro

<i>Estrategia</i>	<i>%</i>
Salir acompañada	77.58%
Salir en grupo	70.54%
Salir sólo si hay luz artificial o de día	60.23%
Conocer derechos como ciudadana	55.16%
Cambiar forma de vestir	42.72%
Quedarse en casa y dejar de salir de noche	31.42%
Llevar objetos de defensa personal	26.68%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de vagón.

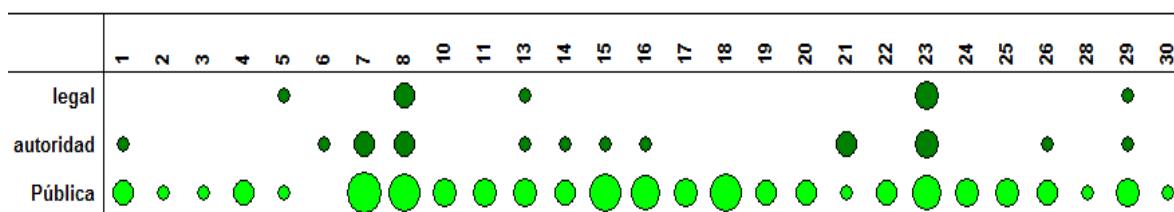
Lo que sí llama la atención es que las mujeres desarrollan una serie de comportamientos de evitación que definen cambios en las rutinas, específicamente en la forma de circular en el metro que se caracterizan por la idea del cuidado, por ejemplo: en las entrevistas se menciona: “*estar alerta*”, “*salir con precaución*”, “*no salir tan tarde*”, “*ser cuidadosa*”, “*ir rápido en los transbordos*”, “*no hacer conversación con alguien desconocido*”, “*caminar rápido o correr*”, “*ver que hay a mi alrededor*”, “*ignorar las majaderías*”, “*cuando me siento incómoda con las miradas, me cambio incluso de vagón*”, “*siempre ir observando a los lados*”, “*cambiar de rutas*”, “*observar que no te sigan*”, “*quedarme recargada en las*

paredes del vagón o en la puerta, *“estar alerta”*, *“fijarse quien viene caminando atrás o hacia los lados”*, *“ignorar a los agresores”*, *“siempre voltear a todos lados”*, *“usar siempre el vagón de las mujeres”*. Estas afirmaciones muestran que adecuar el comportamiento al uso del metro no reduce necesariamente el miedo a la victimización; más bien, profundiza el temor.

Por otro lado dentro de las conductas defensivas las mujeres indican que el autocuidado en el metro muchas veces implica llevar algún tipo de defensa *“traer una pluma como arma a la mano”*, *“usar un alfiler o un pin”*, *“una pluma o unas llaves entre los dedos para defenderse”*, *“un ganchito de tejer o un paraguas”*, *“cargar una lámpara que da toques”* e incluso encontramos en algunas entrevistas que llevan navajas y gas pimienta. Estas evidencias de los comportamientos de enfrentamiento contradicen de alguna forma el supuesto teórico que las mujeres, dada su vulnerabilidad física y social, no pueden construir estrategias de prevención, por el contrario ellas desarrollan diversas formas de enfrentamiento.

Asimismo, se encuentran diversas formas de denuncia pública como estrategias defensivas que para nuestras entrevistadas son las más significativas: *“expresar mis desagrados en forma pública en el vagón”*, *“no quedarse callada”*, *“evidenciar a los agresores”*, *“los insulto enfrente de la gente para que se den cuenta de que me están molestando”*. Además están las que involucran pedir ayuda a la autoridad, principalmente al personal del metro *“decir al oficial que se suba al vagón con los agresores”*, *“tener ubicados a los policías”*, *“pedirle a un policía que me auxilie si me siento en peligro”*, todas estas se realizan independientemente de la ejecución del programa. Como vemos en la siguiente gráfica donde los actos de denuncia pública son los más significativos, con relación a la denuncia ante la autoridad o la denuncia legal:

Gráfica 2. Tipos de denuncia



Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas cualitativas.

En ese contexto, uno de los principales problemas que presentaría actualmente la aplicación del programa Viajemos Seguras se vincula con la baja cantidad de denuncias de las mujeres de los delitos de violencia sexual en el metro, y con ello la escasa posibilidad de que la denuncia legal sea utilizada como una estrategia de enfrentamiento. De esta forma pudimos constatar que en el contexto de la aplicación del Programa la oferta en materia de denuncia no se ajusta a las necesidades, condiciones y vivencias de las mujeres, pese a que el programa se ha planteado como objetivo específico *“Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como una atención con calidad y calidez”*. En efecto tan solo el 9,3 por ciento de las mujeres reconoce haber realizado algún tipo de denuncia, lo que es muy bajo en relación a la comisión de delitos sexuales en el transporte público²⁴. Las principales causas de no haber emprendido una denuncia se presentan en el siguiente cuadro.

²⁴ Esto coincide con la información obtenida en el Consejo Ciudadano que es la institución encargada de dar seguimiento de las denuncias. En 2014 ha dado acompañamiento a las 176 víctimas por delitos sexuales en el metro, 118 de los procedimientos iniciados son averiguaciones previas. Sin embargo sólo 6 mujeres han presentado una denuncia formal de hechos. La principal instancia de remisión ha sido la Fiscalía de Investigación para Atención de Delitos Sexuales. De la información que nos dieron sólo en el 1% de los casos hubo una *“Amonestación”* y el 1% otorgamiento de perdón, y el 97% se encuentra pendiente.

Tabla 9. Causa de No denuncia

<i>Causa de No denuncia</i>	<i>%</i>
Otra razón	39.90%
No confía en las autoridades	21.63%
No sabía que podía denunciar	17.99%
No tenía importancia	11.07%
Es normal que pase	8.48%
Vergüenza	5.88%
Miedo	4.84%
Amenazas	0.35%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de vagón.

Si bien la desconfianza en las autoridades y el desconocimiento de que se puede denunciar son los que mayormente inhiben la denuncia, encontramos que la mayor parte de las respuestas de las mujeres se orienta hacia “otra razón” como factor debilitante de la misma. En este sentido podemos rescatar de esas otras causas las que siguen: “*andar con prisa*”, “*no identifiqué al agresor*”, “*no supe donde denunciar*”, “*porque no había a quién acudir*”, “*no había policía*”. Estos datos obtenidos a través de la encuesta a mujeres pueden ser complementados con mayor profundidad de acuerdo a la información cualitativa encontrada en las entrevistas individuales.

Cuadro 1. Extracto de Causas de la no Denuncia

Desconocimiento	Desconfianza de las autoridades e instituciones judiciales	Vergüenza y otras emociones asociadas	Naturalización o normalización de la conducta delictiva
<p>“No denuncié porque no sé dónde denunciar. Tal vez en el MP, pero implica un mega trámite y mucho tiempo; por eso no denuncié”.</p>	<p>“Creo que con los policías del metro se debería denunciar y de ahí si ellos apoyan se puede llevar al agresor a que le levanten cargos, pero he escuchado que casi nunca pasa porque entre hombres se “hacen el paro” se protegen entre machines”.</p>	<p>“Por qué no lo pensé, estaba un poco traumada y en lo menos que pensaba era en denunciar”</p>	<p>“No denuncie, pues es algo ya común y además no sé dónde denunciar”</p>
<p>“No le conté a nadie, no denuncie porque llevaba mucha prisa para llegar a la oficina”</p>	<p>“Cuando llegamos a la siguiente estación la señora le dijo al policía lo que pasó y tratamos de denunciarlo, pero el policía no procedió</p>	<p>“Pues no le conté a nadie porque me dio pena”.</p>	<p>“Pues la verdad no le conté a nadie a veces ya lo siento tan común que no lo digo”.</p>
<p>“No le conté a nadie. No pensé en denunciar por qué no hay como forma de demostrarlo, y no sabía dónde denunciar”.</p>	<p>“Creo que en gran medida es mi desconfianza a la autoridad y porque creo que puedo enfrentarme a una agresión mayor”</p>	<p>“No denuncié porque en esos momentos como que te atontas, te sientes mal y el no ver a un policía como mínimo no sabes que hacer, o a quién o a dónde dirigirte y pues ¿cómo compruebas que se te arrimaron o que te tocaron?”</p>	<p>“Esto se lo conté a una amiga porque me sentía muy mal, me afecto el ánimo. No pensé en denunciar porque estamos en México, el país del machismo, del feminicidio, de los piropos”.</p>
<p>“No denuncie y no pensé en hacerlo porque además no sé dónde hacerlo, no sé dónde denunciar”.</p>	<p>“No denuncié y no pensé en denunciar porque en general no proceden las denuncias y solo hacen que pierdas tu tiempo” “Si he pedido ayuda a un policía y no me ayudó, me dijo que ellos no podían hacer nada, y las personas me ignoraron”</p>	<p>“Sentía que le podría haber aventado mi bolsa y denunciar al viejo, pero no me atreví”</p>	

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas cualitativas.

4.2.4 Conocimiento y valoración del Programa Viajemos Seguras

Las mujeres tienen claro que la separación de los vagones está asociada a la prevención de la violencia sexual. Constatamos una opinión positiva bastante generalizada que indica que se está de acuerdo con la medida de separación de vagones y las opiniones:

“La separación de vagones si es importante porque se está tomado en cuenta y se está poniendo atención a que existe esta situación y puede ser castigada,” (Caso, 1 Mujer 23 años, Estudiante)

“Estoy de acuerdo con que se separen los vagones de hombres y mujeres porque para las mujeres es más seguro ir entre mujeres aunque se vaya un tanto apretada” (Caso, 29 Mujer 37 años, Trabajadora).

“Me parece adecuado usar la separación, si bien no debería ser necesario, por causa del machismo y algunos hombres que creen que pueden abusar de la mujer y no hay límites de respeto mínimo” (Caso, 21 Mujer 29 años, Trabajadora)

Esta información cualitativa coincide con la obtenida en las encuestas de vagón aplicadas a las mujeres donde se indica que el 92.7 por ciento cree que la separación es necesaria y el 65.67 por ciento está de acuerdo con que programas como este contribuyen a generar equidad de género. De esta forma vemos que las mujeres están muy de acuerdo con la medida de vagones exclusivos y, además la mayor parte de los casos analizados el uso frecuente de los vagones exclusivos de mujeres es debido a que se sienten más seguras.

“Cuando no quiero ir, porque el vagón está muy lleno principalmente que van muchos hombres si prefiero irme al vagón de las mujeres porque vienen más vacíos y tienen mayor acceso”. (Caso, 11 Mujer 36 años, Trabajadora)

“La mayoría de las veces sí prefiero subir en los vagones de las mujeres pues porque yo si me siento más segura ahí, porque no se te van a pegar o no te van a estar acosando como con la mirada”. (Caso, 5 Mujer 20 años, Estudiante)

“Prefiero utilizar vagones de los de mujeres porque ahí me siento segura no me siento acosada por las mirada por eso utilizo los vagones de las mujeres porque es por mucho un poco más de seguridad” (Caso, 17 Mujer 46 años Trabajadora)

Los datos presentados nos permiten evaluar como satisfactoria la implementación de la medida, pues hay una opinión generalizada en las mujeres de que el uso de los vagones exclusivos contribuye a disminuir la percepción de inseguridad. Desde esta perspectiva el objetivo del programa logra cumplir el objetivo de que *“las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia”*.

Sin embargo un aspecto interesante es que las entrevistadas no vinculan esta acción con la existencia del programa *Viajemos Seguras*. De hecho en la encuesta aplicada en los vagones a mujeres, una pregunta utilizada para conocer la percepción sobre el programa fue ¿por qué cree usted que hay separación de vagones? Aquí la

respuesta mayoritaria, es decir el 90.67 por ciento de las encuestadas indica que la separación de vagones es una forma de prevenir el acoso y abuso sexual. No obstante al momento de preguntarles ¿conoce usted el programa *Viajemos Seguras*? sólo el 16.86 por ciento dice conocerlo.

En las entrevistas es más explícita esta disociación entre el uso de los vagones exclusivos y la desvinculación con el programa institucional.

“No conozco el Programa Viajemos Seguras pero sí he escuchado sobre él pero no sé en qué consiste del todo. Sé que los horarios en que funcionan los vagones exclusivos son en la mañana y en la tarde pero la hora exacta no la sé” (Caso 7, Mujer 24 años, Estudiante)

“Sé que es como la separación de los vagones, pero no conozco bien los horarios de separación de vagones, sólo sé que es en la mañana como de ocho o antes a las doce o una y en la noche, pero en la noche no sé si es así” (Caso 11, Mujer 36 años, Profesionalista)

“No conozco del todo el programa, ¿es en relación a la separación de vagones de hombres y mujeres?” (Caso 28, Mujer 26 años, Estudiante)

“Es el de los horarios de la separación de vagones creo que es de siete a diez de la mañana, de lunes a viernes, no sé bien, solo veo los letreros o las cosas naranjas que dicen sólo mujeres y niños menores de 12 años creo” (Caso 15, Mujer 29 años, Trabajadora)

“No conozco realmente el horario de la división de vagones, creo que es por la mañana, como de seis a nueve y en la tarde noche pero no, no sé bien, pero sí los he utilizado cuando hay mucha gente” (Caso 2, Mujer 22 años, Estudiante)

Con estos casos vemos claramente que no hay conocimiento sobre los horarios de funcionamiento. Una consecuencia principal de esta situación es que implica que sea difícil generar identidad y apropiación del programa por parte de las mujeres que usan cotidianamente el STCM. Pese a esto, también encontramos un contrapunto de algunas mujeres-usuarias que conocen perfectamente los objetivos y el funcionamiento del programa en el metro

“Si conozco el programa, consiste en separar los vagones de mujeres y de hombres en horas pico. Me parece que empieza de las 6:00 am hasta las 9:00 pm, dependiendo de la línea y con horarios intermedios en donde no separan”. (Caso 13, Mujer 28 años, Trabajadora)

“El programa es una acción afirmativa que se usa de alguna para forma favorecer a las mujeres dejándoles tres vagones hasta enfrente de cada metro precisamente para favorecer el hecho de que no sientan este hostigamiento” (Caso 12, Mujer 29 años, Trabajadora)

Ahora bien, uno de los aspectos que hemos hipotetizado en este trabajo investigativo es que la seguridad tiene relación directa con la movilidad en la urbe, por lo tanto un

programa como el *Viajemos Seguras* tendría directa relación con la posibilidad de ampliar recorridos por la ciudad. Es así que de acuerdo a los relatos de las entrevistadas podemos constatar que asociado al funcionamiento del programa hay desplazamiento a lugares más alejados y con ello se recorre otros espacios dentro de la ciudad, visitan parientes y amigos. Todo lo cual tiene un claro impacto en la movilidad urbana de las mujeres como lo vemos en la siguiente gráfica.

Tabla 10. ¿La separación de vagones les ha permitido?

Sentirse segura en el transporte	79.54%
Ir a lugares más alejados	59.08%
Ver a sus parientes y amistades	57.12%
Ir cómoda en el transporte	55.81%
Conocer la ciudad	54.50%
Trabajar	54.01%
Disfrutar de la ciudad	53.68%
Salir por la noche	48.61%
Llegar temprano a destino	37.81%
No se siente insegura en el transporte público	36.01%

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas cualitativas.

Ahora bien, cabe señalar que frente a la opinión generalizada hay algunos matices que conviene indicar, pues también hay usuarias que expresan que no se debe pensar como una solución al problema de violencia sexual, de manera que hay valoraciones que indican que es necesario re-pensar estas medidas:

“No creo que sea una forma de eliminar la violencia en el metro, porque sólo es una medida, es más importante la educación tanto de los policías, como la de todas las personas usuarias del metro”. (Caso 13, Mujer 28 años, Trabajadora)

“Como es una acción afirmativa se supone que debería ser temporal y que debería trabajarse aún más, sin embargo creo que el programa no llega a su objetivo o sea tal vez estos tres vagones funcionan pero me pregunto ¿y todos los demás no?” (Caso 16, Mujer 24 años, Estudia y Trabaja)

“Más o menos estoy de acuerdo con que se separen los vagones, bueno una parte de mí si está de acuerdo como con que se separen los vagones porque de alguna forma viaja uno segura y no, porque separándolos nos están viendo como si las mujeres fueran inferiores, o sea en lugar de dar educación y decir “oye tienes que respetar” se dice hay que separarlos porque estos son unos monstruos que nunca van a aprender. O sea eso es lo que no está bien porque realmente eso no está ayudando en un cambio a futuro si no como que lo está manteniendo y diciendo bueno para que no les hagan nada pues hay que ponerlos ahí, hay empujones o agresiones por los asientos por querer agarrar un asiento”. (Caso 22, Mujer 29 años, Trabajadora)

“Desgraciadamente tenemos una cultura donde los hombres no están educados para respetar a las mujeres, y definitivamente no estoy de acuerdo porque al final, vayas donde vayas, o en el vagón que vayas, te tienen que respetar”. (Caso 18, Mujer 23 años, Estudiante)

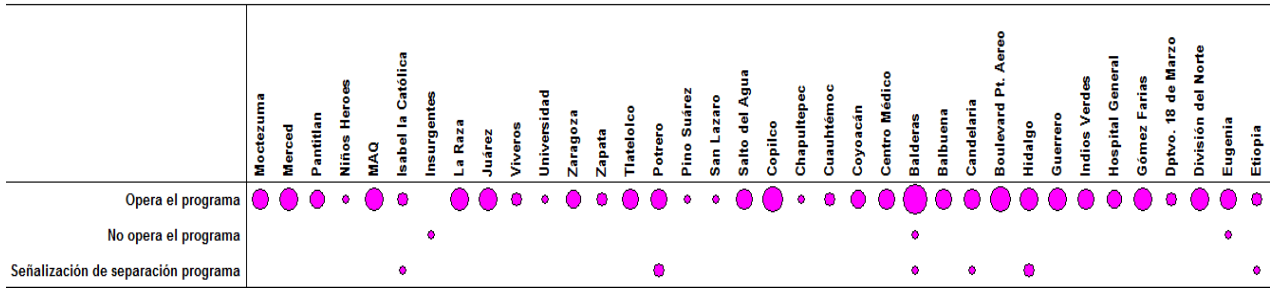
4.2.5 Desempeño institucional del Programa

A continuación nos dedicamos a ubicar las principales problemáticas de funcionamiento del programa en las siguientes dimensiones: horarios de funcionamiento, cobertura, vigilancia, señalización de la separación, información del programa y decisiones sobre la aplicación de la medida de separación. El objetivo de este apartado es analizar este proceso del programa, tiene que ver con la identificación de las usuarias con el programa,. Para identificar el desempeño se realizó un análisis situacional del funcionamiento del programa mediante un registro etnográfico²⁵ y visual²⁶.

²⁵ Se realizaron en total 5 días de registro visual (de lunes a viernes) en las dos líneas de estudio (Línea 1 y 3 del STCM) por parte de 10 observadoras, en total se registraron 205 fotografías, cinco de cada estación por día de la semana, el análisis se realizó mediante el programa especializado QDA Minder, el cual nos permitió codificar patrones e identificar la continuidad del programa. Para llevar a cabo el análisis se diseñaron códigos de operación del programa: Vigilancia, Línea amarilla, Valla naranja, Anuncios, Funcionamiento del programa y usuarios. También utilizamos algunas opiniones, actitudes, experiencias y sugerencias de las propias mujeres al funcionamiento de las usuarias con respecto al programa.

²⁶ De acuerdo con Bonte e Izard (1996) el registro fotográfico dentro de la antropología visual se utiliza para comparar dos dimensiones de la realidad, así como para identificar la transmisión de prácticas culturales, es decir las formas de la imagen son múltiples y varían según las épocas, expresando las condiciones de cada período de tiempo. Así, para el caso del presente informe se decidió identificar mediante el registro fotográfico la discontinuidad y continuidad en la operación del programa a nivel institucional y desde la perspectiva de las y los usuarios.

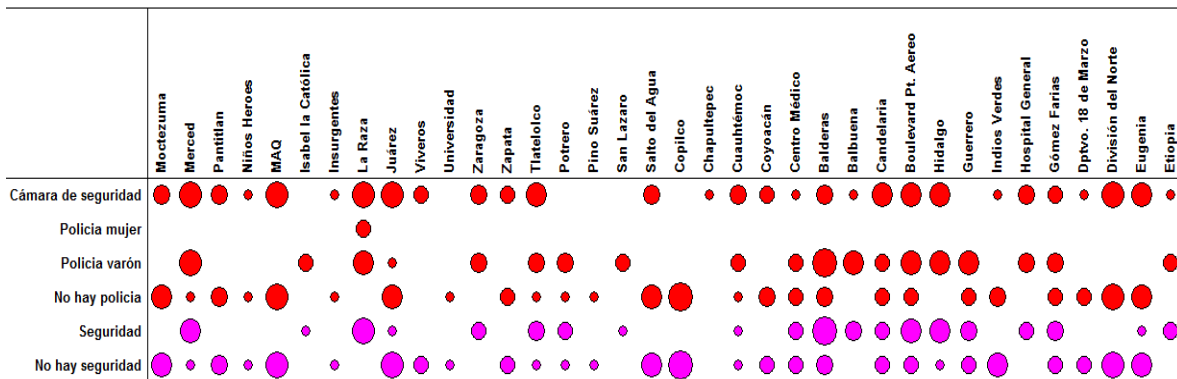
Gráfica 3. Operación del programa por estaciones (Líneas 1 y 3)



Fuente: Elaboración propia a partir de observación etnográfica y registro fotográfico.

Como se puede observar en la gráfica 4 en relación a los mecanismos de seguridad para el cumplimiento de la separación de vagones de mujeres y hombres podemos identificar que el 90% de las estaciones cuenta con policías en los puntos de separación; cabe destacar que estos policías son varones y únicamente en la estación La raza de la línea 3 es una mujer la policía quien realiza dicha función. Durante los cinco días en los que se realizó el registro observacional y fotográfico se identificó a las estaciones Copilco y División del Norte (ambas de la línea 3) como las estaciones que no tienen presencia de policías durante la aplicación del programa. Y sólo dos estaciones Merced y Balbuena (línea 1), mantuvieron la presencia de policías durante todo el horario en que funciona el programa.

Gráfica 4. Seguridad por estación de las líneas 1 y 3 del STCM



Fuente: Elaboración propia a partir de observación etnográfica y registro fotográfico.

Las propias usuarias que fueron entrevistadas manifestaron la importancia de la presencia policial continua durante la ejecución del programa.

“Para mí sí es más seguro que haya policías y sí realmente evitan que los hombres ingresen a la zona exclusiva y siempre son los que van en el andén y son los que van diciendo que solo las mujeres pueden pasar y pues muchos hombres que no sé si lo hagan con la intención pero si se han querido pasar y los policías les dicen que no y se regresan, algunos hombres pues como que se molestan pero si se van. Y fíjate que donde los policías son más estrictos es la línea rosa que es la uno, la he usado en la tarde” (Caso 4, Mujer 51 años Trabajadora)

Un aspecto muy relevante de la operación del programa es el tipo de separación que se utiliza para establecer la separación de mujeres y varones en los andenes. Un primer tipo de separación son las vallas, estas asumen tres formas materiales: plástico, madera (ambas de color naranja) y la tercera de plástico y metal. Las vallas tienen dos utilidades en el contexto del programa, una como medida de dosificación, es decir para controlar el flujo de mujeres en la entrada del área exclusiva y por otro lado, como medida para impedir el paso, es decir una separación simbólica para los hombres. Únicamente se encontraron siete estaciones que no utilizan la separación por medio de las vallas (Miguel Angel de Quevedo, Viveros, Salto del agua, Cuauhtémoc, Coyoacán, Eugenia y División del Norte). Un segundo tipo de separación es la línea amarilla en el piso que pese a encontrarse en todas las estaciones observadas, al menos en 11 estaciones presenta deterioro, es decir está borrosa.

Ahora bien, estos tipos división hacen que las usuarias identifiquen el funcionamiento del programa con la presencia de estas separaciones. De hecho en todas las estaciones hay letreros que separan áreas en los andenes, pero estos no hablan de un programa institucional sólo se limitan a señalar las zonas de separación. Un aspecto interesante con las vallas es que no todas tienen la misma leyenda, inclusive podemos encontrar que algunas están escritas a “mano” con la señalización “SOLO DAMAS”, lenguaje que resulta contradictorio para un programa que busca reducir la violencia de género, tal como se muestra en la Imagen 2.

Lo anterior claramente afecta la dimensión de comunicación del programa²⁷ pues no encontramos difusión institucional, no encontramos en ninguna estación una identidad grafica (logotipos, fuente, color, conceptos) . Únicamente en tres estaciones se encontró información referente al programa (en el área de andenes).

²⁷ Por comunicación hacemos referencia a la señalética, difusión de la operación, procesos y resultados.

Imagen 2. Ejemplo de vallas de separación del programa



Fuente: Registro visual propio.

Con relación a la categoría respeto del programa nos referimos a la relación que tienen las mujeres y los hombres con respecto al programa, en específico a los dispositivos físicos de separación, como lo es la línea amarilla y las vallas. Así se observa en la Tabla 18, que únicamente en dos estaciones (Balderas y Balbuena) se invadió la línea amarilla que separa los espacios exclusivos en 7 estaciones, durante los cinco días que se realizó la observación. Es decir todos los días de observación se registra este patrón de invadir el área exclusiva del programa por parte de los hombres. Cuestión que coincide con la percepción de las usuarias:

“He notado, por ejemplo, que si no hay un policía que llegue y ponga la valla o se plante a decir que “sólo pasan mujeres”, en general creo que el horario no se respeta; incluso, puedes venir de una estación atrás donde sí aplicó el programa y la siguiente ya no se respetó la división, pues termina perdiéndose el esfuerzo anterior, porque entonces en la siguiente estación se llena de hombres.” (Caso, 19, Mujer 45 años, Trabajadora)

“Pues considero que está bien la separación siempre y cuando sea respetada y que no solamente sea de una estación a tal estación, o sea que sean del recorrido completo porque hay ocasiones que cuando yo vengo de regreso a mi casa tomo el metro pero ya en la estación creo que es en Pino Suárez ya es donde se revuelven todos entre hombres y mujeres y entonces yo creo que se deberían respetar hasta el final desde la estación que empieza, por ejemplo desde pantitlán hasta observatorio para que no haya revuelta entre hombres y mujeres”. (Caso 12, Mujer 29 años, Trabajadora)

4.2.6 Sugerencias al funcionamiento del programa

Hemos considerado un último apartado donde se muestra la percepción de las propias usuarias con respecto al programa *Viajemos Seguras*, pues esto implica que puede haber mejoras a la hora de pensar en un programa como este y que las propias usuarias se identifiquen con él. Los datos recabados a través de la encuesta indican clara conciencia de que el programa debe ir acompañado de otras acciones complementarias a la separación, que si bien son contempladas en el diseño operacional del programa, en la práctica no tienen presencia significativa en el STCM.

Lo relevante de los datos que siguen es que por orden de prioridad las mujeres están de acuerdo en que las campañas de sensibilización, la mejora de las condiciones físicas de las plataformas, y aumentar las cámaras de vigilancia son las tres acciones más importantes para mejorar el programa. Y los hombres encuestados comparten estas prioridades.

Tabla 11. Acciones complementarias para el programa Viajemos Seguras

	Mujeres	Hombres
Campañas de sensibilización	91.16%	74.17%
Mejorar condiciones físicas de plataformas	91.00%	74.87%
Aumentar vigilancia policial en el metro	84.29%	65.27%
Aumentar vagones exclusivos de mujeres	84.12%	56.89%
Policías mujeres encubiertas en vagones	82.32%	66.14%
Poner más cámaras de vigilancia en el metro	80.69%	62.48%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de vagón.

Las entrevistadas ubican al menos tres aspectos que representarían una mejora en la ejecución del programa *Viajemos Seguras* en el metro: i) Una cuestión fundamental es la estética de la señalización y en específico la que hace referencia a las vallas naranjas que marcan la zona exclusiva de las mujeres ii) la presencia policial representa mayor seguridad para las mujeres, pero indican que debe haber mayor sensibilidad de los mismos a la hora de hacer efectiva la medida de separación, mayor capacitación y

compromiso de los policías, también indican que la presencia de mujeres policías podría ayudar iii) a nivel de difusión se sugiere mayor información del programa dentro del metro y en especial dentro de los vagones, horarios de funcionamiento, énfasis en el delito, sensibilización a los hombres, utilizar las pantallas que están dentro del metro para dar a conocer el programa, tal como se expresa en las siguientes entrevistas:

“Creo que podría mejorar la señalización de la zona exclusiva de mujeres dando un poco más de divulgación no sólo de que deben viajar seguras, no sé poniendo carteles acerca qué hacer cuando hay un acto de hostigamiento, un acto de violencia. Y también promover el uso de la palanca de seguridad”. (Caso 17, Mujer 46 años, Trabajadora)

“Se podría hacer un cartel donde vengan los pasos para hacer una denuncia o por ejemplo que diga que los arrimones también son violencia que cuando los chicos te hagan algunas señas de que quieren bueno no sé un contacto físico o sexual también es una violencia, se podrían colocar los carteles dentro de los vagones en la parte de arriba de los asientos o también en los carteles grandes que están en los andenes” (Caso 9, Mujer 32 años, Trabajadora)

“Pues en las pantallas que hay en los andenes o en los vagones nuevos estaría súper bien que ahí pasaran anuncios sobre dónde y con quien debes dirigirte para denunciar y lo principal decir que tipos de actos son agresiones a la integridad de las mujeres y que si es un simple arrimón puedes denunciarlo. Dar pequeños folletos, o pequeños mensajes de dónde dirigirte ante alguna situación de violencia” (Caso 30, Mujer 25 años, Estudiante)

Conclusiones

Los principales resultados obtenidos a través de esta evaluación tienen relación con lo siguiente. Desde una perspectiva cuantitativa la evidencia presentada en este documento sugiere que programas como *Viajemos Seguras*, si bien pueden ser efectivos para erradicar la incidencia de violencia sexual contra las mujeres en el transporte público, pueden tener impactos no deseados en otros indicadores. En particular, este estudio muestra que, cuando el programa está en operación, los niveles de violencia física se incrementan. Las explicaciones de este fenómeno pueden ser muchas. Por una parte, es posible que el espacio reservado a las mujeres sea más grande que el socialmente óptimo, causando mayor aglomeración en el resto de los vagones. Otra posible explicación pudiera implicar que al tener una incidencia directa en el contexto social de los vagones, el programa puede afectar el costo social de ejercer violencia en el transporte público. Por ejemplo, si consideramos que pudiera existir un castigo social hacia los hombres por ejercer violencia física en presencia de mujeres, la segregación por género en los vagones puede reducir este costo, propiciando así mayores niveles de violencia física. Parece necesario, entonces, investigar a profundidad las posibles causas de este aumento en la violencia física, con el fin de sugerir mejoras al programa.

Desde una perspectiva cualitativa los hallazgos presentados muestran que la separación de vagones es una acción valorada extensamente por las mujeres usuarias, como una forma de viajar seguras en el metro, por lo cual el programa cumple satisfactoriamente su objetivo general. A nivel de victimización es necesario puntualizar dos aspectos del programa *Viajemos Seguras*. En primer lugar el programa permite prevenir la incidencia de violencia sexual en contra de las mujeres de delitos que están relacionados con la situación de aglomeración que se da dentro de los vagones, sin embargo otros delitos que se pueden dar en otros espacios dentro y fuera del STCM no necesariamente se están previniéndose como resultado del programa. En segundo lugar, es fundamental visibilizar que durante la ejecución del programa se desencadenan otros tipos de violencia física dentro de los vagones exclusivos de mujeres. Las fortalezas del programa tienen que ver con que la mayor parte de las beneficiarias del programa están de acuerdo con la separación de los vagones, no obstante la principal debilidad es que no se asocia institucionalmente esta medida al programa *Viajemos Seguras*.

Finalmente a nivel operativo el programa presenta algunas áreas críticas de desempeño en cuanto a los horarios de operación, respeto a los dispositivos de control, heterogeneidad de señaléticas para marcar la separación de zona exclusivas, escasa difusión institucional del programa (uso indistinto de los conceptos, no hay dentro del metro un logotipo del programa), escasa información sobre cómo hacer denuncias en las estaciones donde no hay módulos de atención.

Como media para futuras mejoras del programa, proponemos incluir la visión de la usuaria, pues la valoración positiva de la separación les permitió desarrollar una serie de estrategias de prevención las cuales van desde acciones disuasivas (cámaras en el metro), reactivas (aumentar la vigilancia de la policía) hasta educativas centradas en el derecho como ciudadanas (campañas de sensibilización y cambiar comportamientos de los hombres). Por todo esto es fundamental llevar a cabo un trabajo integral que atienda a los objetivos de largo plazo es decir una transformación cultural de los estereotipos y roles tradicionalmente asignados a uno y otro género.

Por otro lado, y dado los resultados que arrojaron las dos estrategias (cuantitativa y cualitativa) donde las mujeres consideraron que se ha reducido la violencia sexual contra ellas en los vagones, resultaría relevante realizar un diagnóstico de la violencia en el exterior de las estaciones del metro. Experiencias internacionales indican que medidas similares si bien logran una reducción de la violencia contra las mujeres dentro del transporte se incrementa fuera de él. Aun no conocemos datos relacionados con los

espacios de acceso y alrededores, más si consideramos que el metro es un eje de articulación con otros medios de transporte, en específico sus centros de transferencia (paraderos), dónde no existen programas sociales vinculados a erradicar la violencia de género en dichos espacios públicos.

Otro elemento importante es la cobertura total del programa tanto a nivel de operación como en términos de comunicación. A nivel de operación es necesario implementarlo en todas las estaciones de sus doce líneas, de hecho durante las entrevistas y en las observaciones las mujeres identificaron este factor como un problema, al no conocer ni identificar los horarios y estaciones donde opera el programa.

Con relación a la comunicación, en la observación y el registro fotográfico no se encontró evidencia de difusión del programa y su operación, sólo en los cinco módulos, pero en los andenes y vagones es nula la información relacionada con horarios, mediadas, objetivos y resultados. Esto se relaciona con la apropiación del programa y el que las usuarias no lo reconozcan como un programa vinculado a prevenir el acoso sexual y la violencia contra la mujer. De hecho uno de los objetivos del programa es fomentar el respeto y protección de los Derechos Humanos de las mujeres, mediante acciones de prevención y difusión. Pero las usuarias no vinculan la estrategia como una medida de derechos sino una estrategia que aun y cuando es funcional no es efectiva en términos de comunicación.

Bibliografía

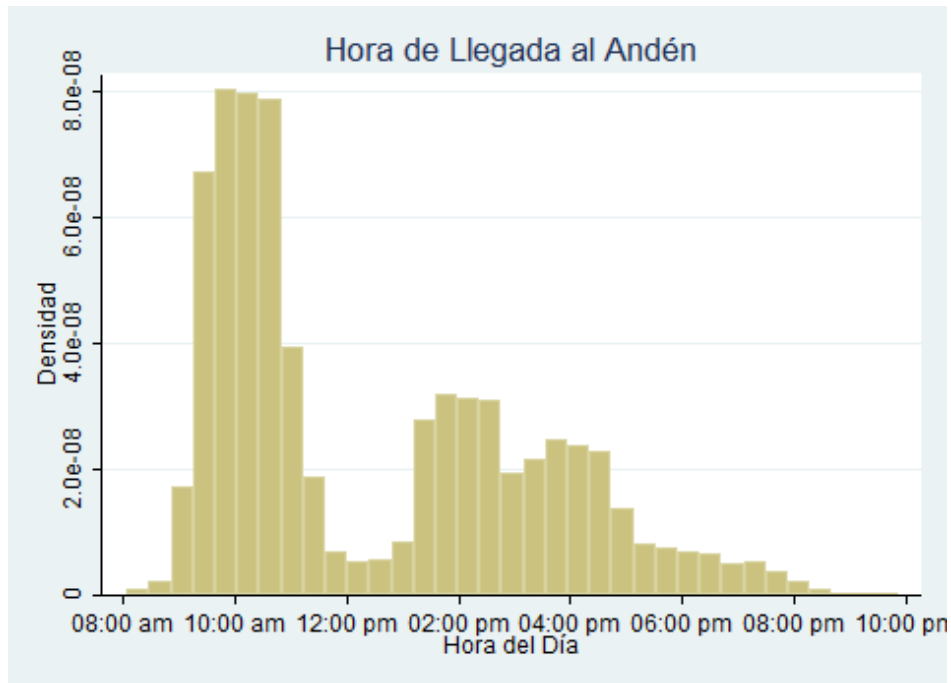
- Banco Mundial. 2013. Gender and Public Transport Kathmandu, Nepal.
- Bankey, Ruth. 2004. "The agoraphobic condition", en: Cultural geographies, 11: 347–355
- BONTE, P., e IZARD. M.: Diccionario de etnología y antropología. AKAL. Madrid, 1996.
- Buvinic, Mayra, Andrew Morrison y Michael Shifter. 2002. La violencia América Latina y el Caribe, en: Fernando Carrión, ed. Seguridad ciudadana, ¿espejismo o realidad? Quito: Flacso-Ecuador, Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS), pp. 59–107.
- Carrión, Fernando y Jorge Núñez. 2006. "La inseguridad en la ciudad: hacia una comprensión de la producción social del miedo". *Eure – Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, núm 97, Santiago.
- Cozens, Paul, Neale, Richrad, Whitaker, Jeremy. & Hillier, David. 2003. Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*, 1 (3), 121-132.
- Dammert, Lucía. 2007. "Entre el temor difuso y la realidad de la victimización femenina en América Latina" En: Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres. Falú, Ana y Segovia, Olga (Eds.). Santiago, Ediciones Sur.
- Falú, Ana y Segovia, Olga. (Eds.) 2007. Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres. Santiago, Ediciones Sur.
- Ferraro, Kenneth. 1996. "Women's fear of victimization: Shadows of sexual assault", *Social Forces* 75:2, pp. 667-690.
- Fenelly, Lawrence. y Crowe, Timothy. 2013. Crime Prevention Through Environmental Design (Third Edition). Waltham: Butterworth-Heinemann
- Gubert, Rosana. 2001. La etnografía. Método, campo y reflexividad, Bogotá: Norma.
- Inmujeres 2012. "Informe de actividades". Programa interinstitucional Viajemos Seguras en el sistema de transporte público de la Ciudad de México.
- Inmujeres 2009. Compilación estadística de casos de abuso sexual atendidos durante el periodo 2008-2009.
- Koskela, Hille. 1999. "'Gendered exclusions': Women's fear of violence and changing relations to space". *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*. Vol. 81, Núm. 2, pág. 111-124.
- Kunieda y Gauthier. 2007. Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible. Eschborn. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) .

- Macassi, Ivonne (coord.). 2005. *El miedo a la calle: la seguridad de las mujeres en la ciudad*. Lima, Centro de la Mujer Peruana Flora Tristán.
- Mc Dowell, Linda. 2000. *Género, Identidad y Lugar, Un estudio de las geografías feministas*, Madrid: Cátedra.
- Massolo, Alejandra. 2005. "Género y Seguridad Ciudadana: el papel y reto de los gobiernos locales", Seminario Permanente sobre Violencia, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo-PNUD: El Salvador.
- Massolo, Alejandra. 2006. «Análisis y propuestas para la acción de los gobiernos locales en la seguridad de las mujeres en las ciudades». Ponencia presentada en el panel «Gobiernos locales, seguridad ciudadana y género», llevado a cabo en el marco del Seminario Internacional «Ciudades Seguras para las Mujeres, Ciudades Seguras para Tod@s», Santiago, Chile.
- Mehta, Anna y Bondi, Liz. 1999. Embodied discourse; on gender and fear of violence, *Gender, Place and Culture* 6: 67–84.
- Morrell, Helen. 1998. "Seguridad de las mujeres en la ciudad", en: Booth, Chris ; Darke, Jane y Susan Yeandle (Eds). 1998. *La vida de las mujeres en las ciudades. La ciudad un espacio para el cambio*, Madrid: Narcea.
- Moore, Stephen. 2011. Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign. *Transport Policy*, 18 (1), 53.
- Moser, Caroline. 2004. "Urban Violence and Insecurity: An Introductory Roadmap". *Environment and Urbanization* 16 (2): 3–16.
- Muggah, Robert. 2012. "Researching the urban dilemma. Urbanisation, Poverty and Violence". IDRC/CRDI, Canadá,
- Pain, Rachel. 2000 Place, social relations and the fear of crime: a review, *Progress in Human Geography* 24: 365 – 387.
- Reguillo, Rossana. 2000. "La construcción social del miedo. Narrativas y prácticas urbanas", en: Susana Rotker (Ed.) *Ciudadanías del miedo*, Venezuela: Nueva Sociedad.
- Sandberg, Linda y Tollefsen, Aina. 2010. "Talking about fear of violence in public space: female and male narratives about threatening situations in Umea Sweden", *Social & Cultural Geography*, Vol. 11, No. 1, pp. 1-15.
- Soto, Paula. 2011. "El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial". *Revista INVI*, Vol. 27, Núm. 75 (2012), pp. 145-169.

- Soto, 2013. Informe de Investigación “Conocimiento de políticas de transporte público que incorporan la perspectiva de género implementadas por gobiernos locales y/o municipales para enfrentar la problemática de inseguridad de las mujeres en la ciudad”, Instituto Iberoamericano de Investigación Urbana y Territorial de la Unión Iberoamericana de Municipalistas, Granada, España.
- Soto, Paula. 2014. “Patriarcado y Orden Urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad”, *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Enero-Junio 2014, Vol. 19, Núm. 42, pp. 199-214.
- Stanko, Elizabeth. 1990. *Everyday Violence*. London: Pandora
- Taylor, Steve y Bodgan, Robert, *Introducción a los métodos cualitativos de investigación* Barcelona: Paidós. 1987.
- Valentine, Gill. 1989. *The Geography of Women's Fear*, *Area*, Vol. 21, Núm. 4, pp. 385-390.
- Valentine, Gill. 1990. *Women's fear and the design of public space*, *Built Environment* 16: 288–303.
- Vilalta, Carlos. 2011. *Fear of crime in public transport: research in Mexico City*. *Crime Prevention and Community Safety*, 13, 71–186.
- Vilalta, Carlos. 2014. *Does the Mexican war organized crime mediate the impact of fear of crime on daily routines?*. *Crime & delinquency*, 20, 1-17.
- Uittenbogaard, Adriaan y Ceccato, Vania. 2014. *Safety in Stockholm's Underground Stations: An Agenda for Action*. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 20 (1), 73-100.

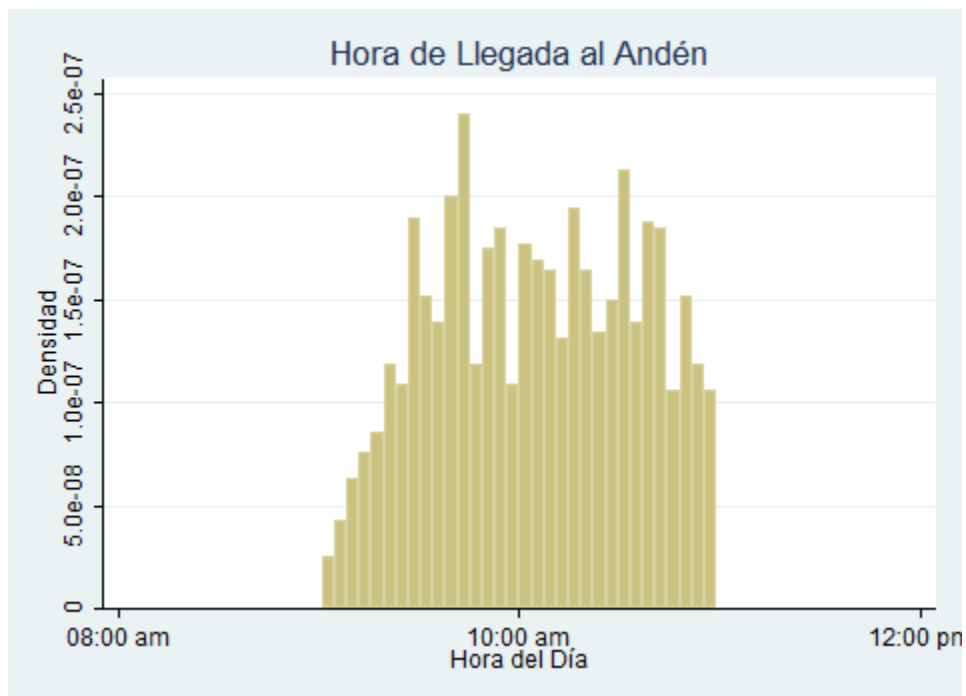
Anexos

Gráfica A1. Densidad del levantamiento de encuestas por hora del día



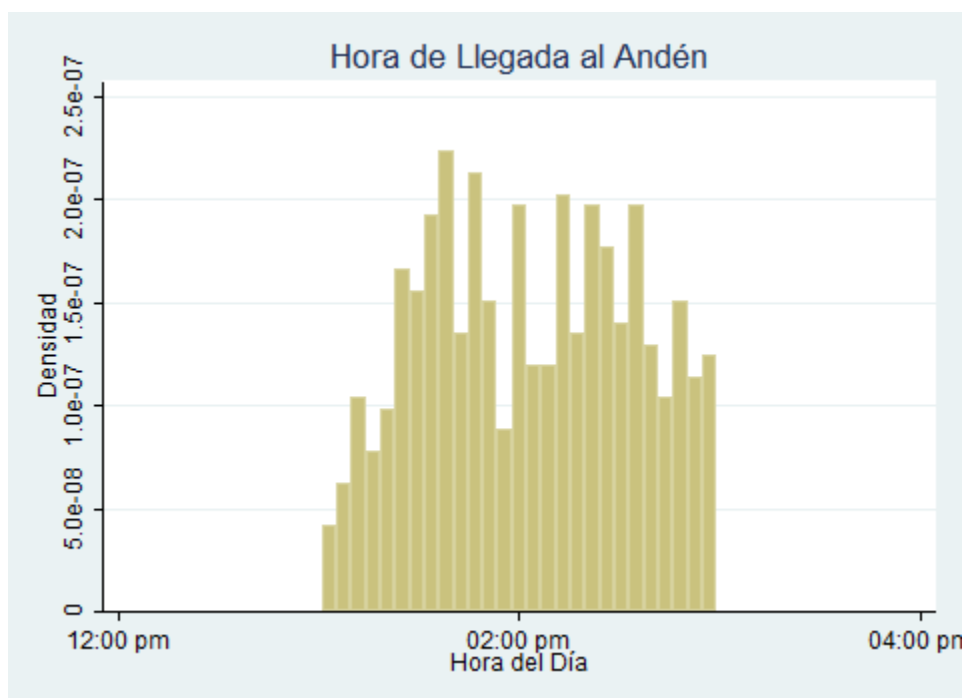
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A2. Densidad del levantamiento de encuestas alrededor de las 10:00A.M.



Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A3. Densidad del levantamiento de encuestas por hora del día



Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Tabla A1. Distribución de encuestados por edad y género.

	Sexo			
	Hombre		Mujer	
	Recuento	%	Recuento	%
Menos de 15	11	0.67%	21	0.58%
15 a 29	816	49.6%	1,958	54.5%
30 a 44	471	28.7%	927	25.8%
45 a 59	246	15.0%	520	14.5%
60 o más	100	6.08%	169	4.7%
Total	1644	100%	3595	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Tabla A2. Distribución por grado escolar y género.

	Sexo			
	Hombre		Mujer	
	Recuento	%	Recuento	%
Sin Educación	17	1.03%	53	1.47%
Primaria	73	4.4%	196	5.5%
Secundaria	243	14.8%	471	13.1%
Bachillerato	566	34.4%	1,098	30.5%
Profesional	633	38.50%	1,510	42.0%
Posgrado	85	5.17%	182	5.1%
No Sabe/No Contestó	27	1.65%	85	2.4%
Total	1644	100%	3595	100%

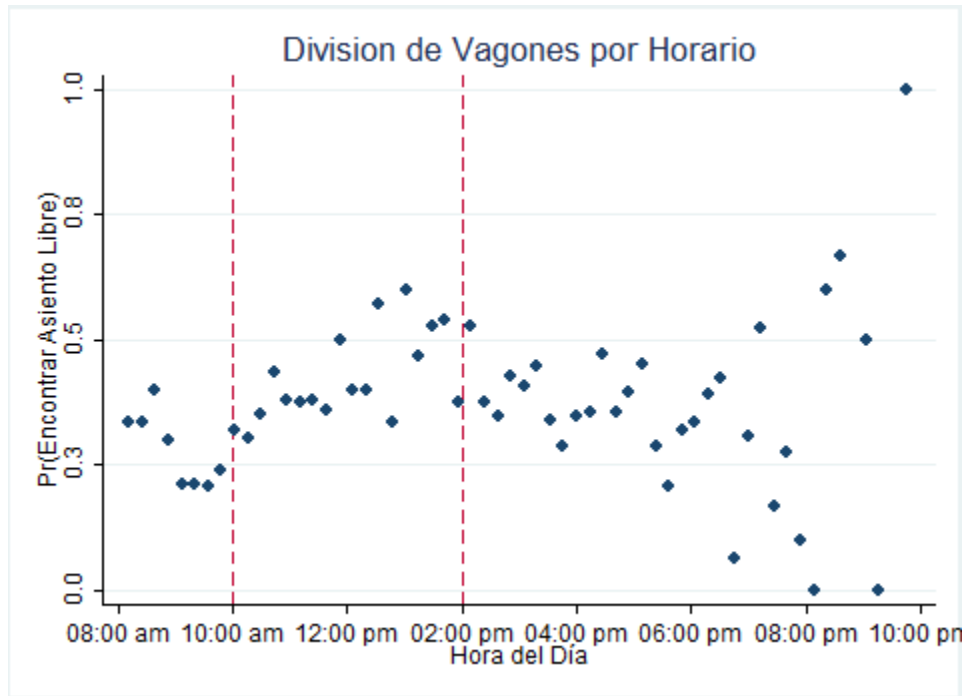
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Tabla A3. Distribución por frecuencia de uso y género.

	Sexo			
	Hombre		Mujer	
	Recuento	%	Recuento	%
Todos los días	296	18.00%	801	22.28%
Entre semana	653	39.72%	1,497	41.64%
De 2 a 4 días a la semana	244	14.84%	425	11.82%
Sólo una vez a la semana	0	0.00%	0	0.00%
Menos de una vez a la semana	241	14.66%	425	11.82%
Cada 15 días	0	0.00%	0	0.00%
Una vez al mes	77	4.68%	57	1.59%
No sabe/No contestó	133	8.09%	390	10.8%
Total	1644	100%	3595	100%

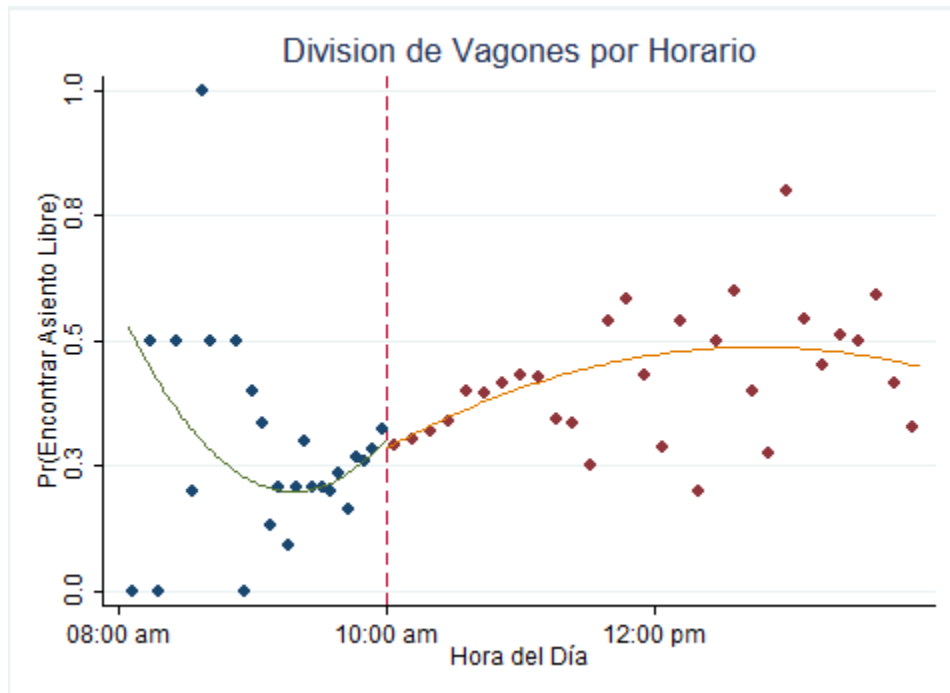
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A4. Análisis General de Comportamiento Estratégico (Asientos)



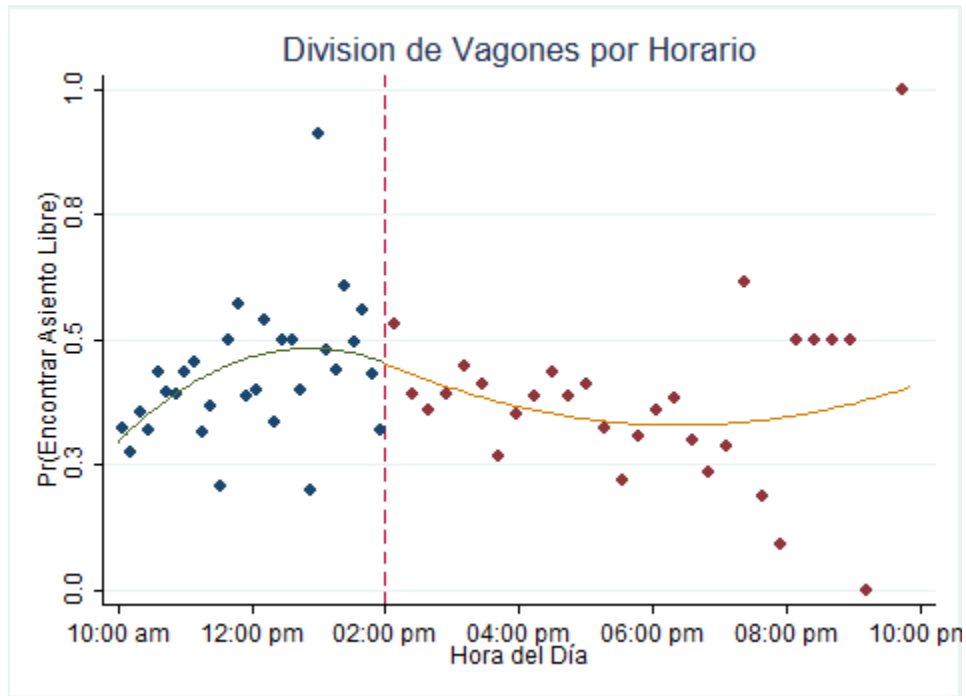
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A5. Análisis de Comportamiento Estratégico a las 10:00A.M. (Asientos)



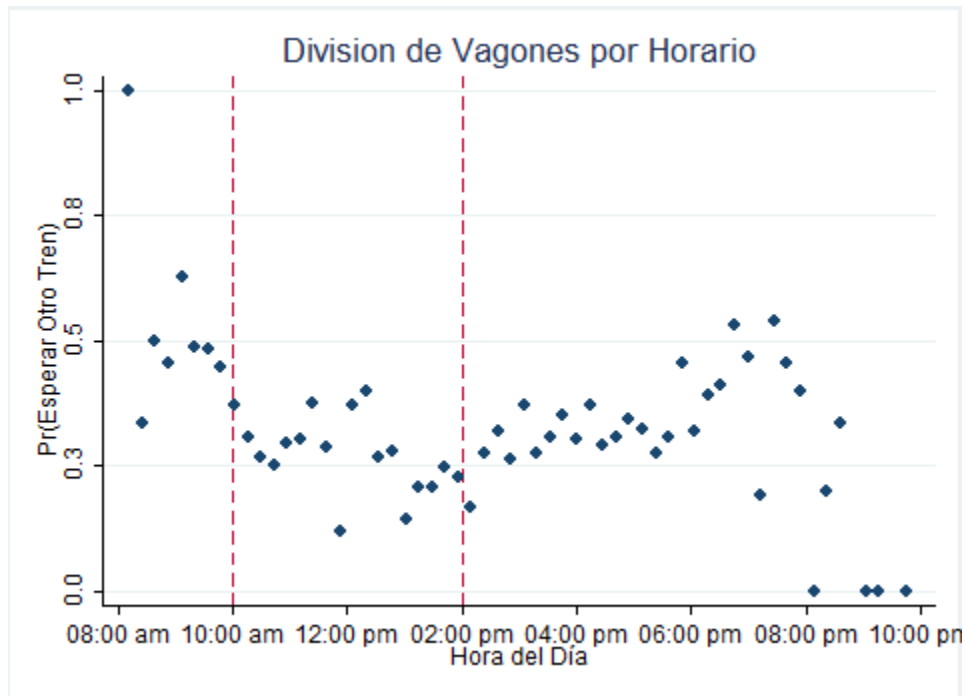
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A6. Análisis de Comportamiento Estratégico a las 2:00P.M. (Asientos)



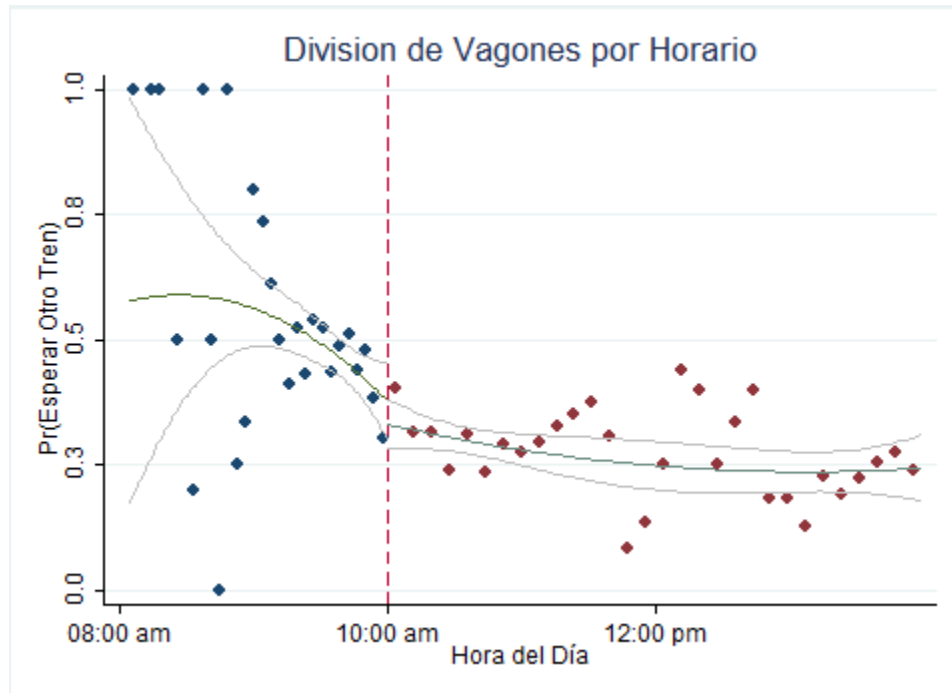
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A7. Análisis General de Comportamiento Estratégico (Número de Tren)



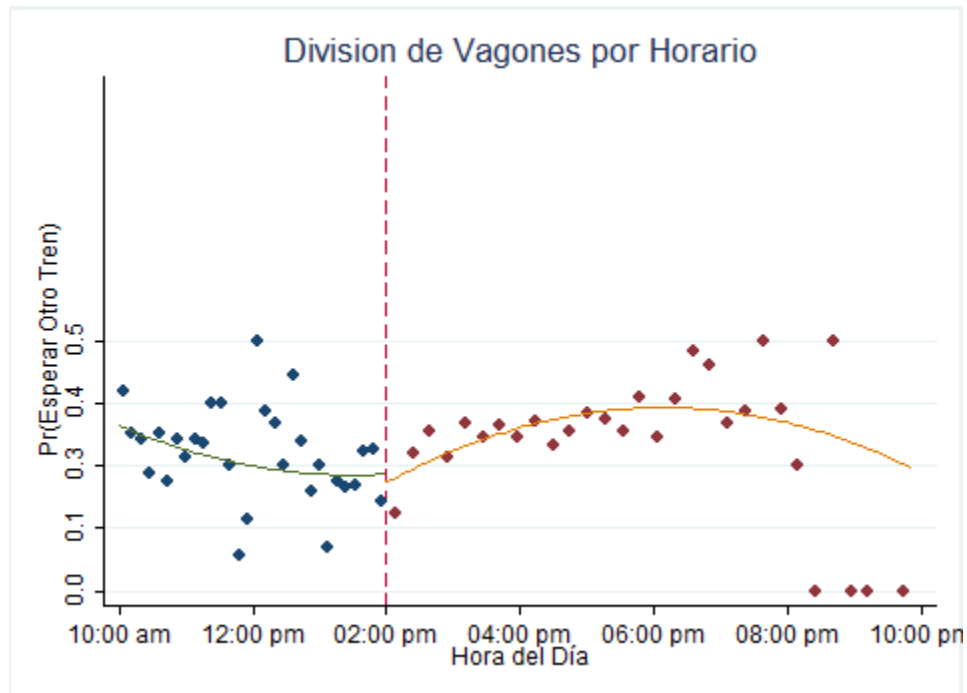
Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A8. Análisis de Comportamiento Estratégico a las 10:00A.M. (Número de Tren)



Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.

Gráfica A9. Análisis de Comportamiento Estratégico a las 2:00P.M. (Número de Tren)



Fuente: Elaboración propia a partir de la encuesta de andén.