

Diagnóstico
para la
Identificación
de la
Violencia de
Género en el
Transporte
Público en
Tuxtla
Gutiérrez

Diagnóstico para la Identificación de la Violencia de Género en el Transporte Público en Tuxtla Gutiérrez

Diagnóstico para la Identificación de la Violencia de Género en el Transporte Público en Tuxtla Gutiérrez.

México, Diciembre 2020

Autor Institucional

Secretaría para la Igualdad de las Mujeres

H. Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; México.



Autoría

Ligalab Ideas que Unen A.C

13ª poniente norte 231, Colonia Moctezuma, 29030

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. México.



Coordinación | Carmen Villa

Edición | Enriqueta Rincón

Diseño editorial y gráfico | Mariana Villa y Enriqueta Rincón

Equipo de investigación | Brianda Lucía Aguilar Bautista, Alma Rosa González Ortiz, Melissa Morales Díaz, Samuel Chan Miles

Encuestadoras | Jaqueline Monserrat Gómez Aguilar, Adriana Cejudo Rocha y Rosa María Patricia Sánchez Gutiérrez.

Acerca de Ligalab

Ligalab, Ideas que Unen A.C. es una organización civil que construye una ciudadanía fuerte que participa e influye en las acciones de gobierno. La organización trabaja sobre 3 líneas estratégicas: Promoción de la participación ciudadana; fortalecimiento de las organizaciones sociales e incidencia en políticas públicas.

El Observatorio Ciudadano de Chiapas (OCCh) es un programa de Ligalab Ideas que unen A.C., que busca generar, analizar y difundir información objetiva y transparente sobre las problemáticas sociales que afectan a las y los ciudadanos de Chiapas; así como incidir en la generación de políticas públicas que respondan de manera efectiva a estas.

El 'Diagnóstico de la violencia contra las mujeres en el transporte público en Tuxtla Gutiérrez', fue realizado por Ligalab Ideas que Unen A.C. a través de su programa de investigación, el Observatorio Ciudadano de Chiapas. El estudio se realizó bajo la solicitud y directriz de la Secretaría para la Igualdad de las Mujeres, del H. Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; México.

Derechos de Autor

Los datos, información y resultados obtenidos en esta investigación son propiedad exclusiva del H. Ayuntamiento de Tuxtla Gutierrez, Chiapas.

Se permite la reproducción, total o parcial, por razones educacionales o sin ánimo de lucro de esta publicación sin la autorización especial del portador de los derechos de autor, siempre y cuando la fuente sea citada.

El H. Ayuntamiento de Tuxtla Gutierrez, Chiapas, a través de la Secretaría para la Igualdad de las Mujeres agradece recibir una copia de cualquier publicación que utilice este documento de consulta como fuente. No se permite en absoluto hacer uso de esta publicación con fines comerciales o de lucro.

Descargo de responsabilidad.

Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresados en este documento están basados en la información compilada por Ligalab Ideas que Unen A.C y sus consultoras, socias y colaboradoras.

Hay una versión disponible para su descarga en [\[LINK\]](#)

Impreso en [\[LUGAR\]](#)



Índice

Prólogo	8
Presentación	12
Introducción	15
Glosario de Términos	20
Metodología	25
Nota Metodológica	26
Transversalización de la perspectiva intercultural	28
Metodología de Entrevistas Semi Estructuradas	30
Metodología de Encuestas de Campo	32
Metodología de Grupos Focales	46
Metodología de Recorridos Guiados	51
Resultados	55
Resultados de Entrevistas Semi Estructuradas	56
Resultados de Encuestas de Campo	57
Resultados de Grupos Focales	82
Resultados de Recorridos Guiados	88
Conclusiones y Recomendaciones	95
Referencias	103
Anexos	106



Prólogo



Presentación



Introducción

El 1 de febrero del 2007 se publicó la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la cual es de orden público, interés social y observancia general en la república mexicana; fue la primera en definir los tipos de violencia y entre sus principios rectores se encuentra el respeto a la dignidad humana de las mujeres, para esto definió también los ámbitos en los que están siendo violentadas las mujeres: familiar, laboral, docente, comunitaria e institucional, con lo cual se definen el hostigamiento, el acoso sexual, la violencia feminicida y por consiguiente se tipifica el feminicidio. Esta Ley incluye la Alerta de Género, que representa al conjunto de acciones gubernamentales de emergencia para erradicar las violencias ejercidas por individuos o la comunidad.

Sin embargo, pese a las reformas y constantes actualizaciones de la ley, la Alerta de Género en Chiapas permanece constante; en el 2019 el Observatorio Ciudadano Chiapas, con información oficial de la Fiscalía General del Estado de Chiapas, registró 112 mujeres víctimas de homicidio doloso y 20 por feminicidio. Los delitos de violación y violencia familiar presentan las mayores afectaciones para la población femenina, ambos con un 93 por ciento de víctimas mujeres en 2019. En los últimos doce meses, violación sexual registró 507 mujeres víctimas y violencia familiar, 5 mil 331. En 6 de los 12 delitos analizados aumentó el porcentaje de niñas y jóvenes víctimas menores de 18 años.

En lo que respecta a las principales ciudades de la entidad, que coincide en que están dentro de los 7 municipios con declaratoria de Alerta de Género, en San Cristóbal de las Casas el delito de lesiones dolosas presentó un aumento de 150 por ciento en el porcentaje de mujeres víctimas afectadas entre 2018 y 2019. El 97 por ciento de denuncias que se presentaron por los delitos de violencia intrafamiliar y violación sexual fueron mujeres.

Las cifras alarmantes arrojadas en los números oficiales son un llamado para revisar nuevamente el contexto en el que las mujeres se desenvuelven y cómo se ven vulneradas en su día a día, si bien hay un especial hincapié en la vida privada, como se ve en los resultados arrojados por violencia intrafamiliar y violación sexual, es vital la vida pública para poder lograr un acercamiento real a la sistematización e invisibilización de las violencias de género.

Tener un panorama claro de estas agresiones puede permitirnos tomar medidas efectivas para garantizar de manera plausible el respeto por la vida digna de las mujeres desde el ámbito comunitario, coaccionando contra el hostigamiento hasta la violencia feminicida.

Se entiende como acoso sexual callejero a toda práctica con connotación sexual explícita o implícita, que proviene de un desconocido, que posee carácter unidireccional, que ocurre en espacios públicos y tiene el potencial de provocar malestar en el/la acosado/a. (Billi, 2015). Aunado a esta situación, se suman las cargas por roles de género y situaciones que vulneran a las mujeres durante el uso del transporte y espacios públicos. En el 'Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México', realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo, se menciona que en espacios urbanos, las mujeres desarrollan patrones de viajes más

complejos, múltiples viajes por razones del trabajo doméstico no remunerado, viajes de acompañamientos a otros dependientes, mayor uso del transporte público, viajes a velocidades más lentas, menor acceso a modos privados motorizados, viajes en horarios de baja demanda y por tanto mayores tiempos de espera en horas valle, mayores trasbordos que implican más tiempo y más gastos.

Las mujeres de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, no son la excepción y también sufren de las violencias aquí mencionadas, por ello el objetivo de este diagnóstico es identificar los lugares de incidencia, las condiciones en las que se presentan y las necesidades que tienen las mujeres en los espacios de tránsito público: transporte y espacio público. Utilizando datos como la percepción de seguridad, formas de reacción y acción, así como la experiencia conforme a la denuncia o no denuncia para poder construir una metodología desde una perspectiva intercultural y de género. Este

análisis se espera que sirva como insumo para el diseño e implementación efectiva y eficiente de políticas públicas que atiendan este tipo de violencia contra las mujeres en la capital del estado.

Los objetivos específicos de la investigación son: recolectar información cuantitativa y cualitativa; analizarla con rigor metodológico para determinar los elementos, contexto y naturaleza del problema del acoso sexual en el transporte público local; realizar el mapeo de las rutas de transporte público de Tuxtla Gutiérrez, ciudad objeto de este diagnóstico; encuestar y entrevistar a una muestra representativa de mujeres usuarias de las rutas clave; y finalmente, generar un insumo con información argumentativa sólida para la formulación y el diseño de políticas públicas que prevengan y erradiquen el acoso sexual en el transporte público de la ciudad.

Los métodos de investigación aplicados en este diagnóstico proporcionaron datos que están altamente influenciados por las medidas de confinamiento impuestas en abril del 2020 debido a la contingencia sanitaria por el COVID-19, pues el estudio está enfocado en la movilidad de las mujeres en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.



Glosario de Términos

Acoso Sexual:

Según el Código Penal para el Estado de Chiapas, Legislación: Artículo 238 Bis.- Comete el delito de acoso sexual, quien, con fines de lujuria, asedie a persona de cualquier sexo, aprovechándose de cualquier circunstancia que produzca desventaja, indefensión o riesgo inminente para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos.

Así mismo, quien sin consentimiento y con fines lascivos, asedie de manera verbal o corporal a cualquier persona, en lugares públicos, instalaciones o vehículos destinados al transporte público de pasajeros, afectando o perturbando su derecho a la integridad y libre tránsito, causándole intimidación, degradación, humillación y/o un ambiente ofensivo. En estos casos se impondrán penas de un año a cuatro años de prisión y de cien a trescientos días de multa. Si el sujeto pasivo del delito fuera menor de edad,

adulto mayor, persona que no tenga la capacidad para comprender el significado del hecho o de resistirlo, o personas que se encuentren en estado de intoxicación, la pena se incrementará en un tercio. Sólo se procederá contra el responsable del delito de hostigamiento y acoso sexual por querrela de parte ofendida.

Abuso Sexual:

Según el Código Penal para el Estado de Chiapas, con base en el Artículo 241.- Comete el delito de abuso sexual, la persona que sin consentimiento de otra, ejecute en ésta un acto sexual, distinto a la cópula y sin el propósito de llegar a ella, o la obligue a observarlo o ejecutarlo.

Delitos Contra la Moral Pública:

Según el Código Penal para el Estado de Chiapas, la Legislación: Artículo 323.- Se sancionará con pena de dos a cinco años de prisión y multa de cincuenta a cien días de salario:

I.- Al que exhiba, exponga o muestre cualquier clase de objeto o publicación de contenido sexual explícito en lugares públicos no destinados específicamente para tales exhibiciones y sin contar con las medidas preventivas necesarias para evitar que menores de edad o personas que no deseen presenciar tales exhibiciones se encuentren con ellas por necesidad de paso o por falta de señalización.

II.- Al que públicamente y por cualquier medio ejecute o haga ejecutar por otros, exhibiciones de contenido sexual explícito.

III.- Al que de modo escandaloso, invite a otro al comercio carnal. Por modo escandaloso se entenderá la oferta pública indiscriminada, de manera notoria, o dirigida a menores o

mediante el acoso de quienes claramente rechacen estas prácticas.

Cuidados:

Se le conoce como cuidados a las actividades materiales que requieren de tiempo, involucran afectos y emociones, y puede ser realizado de forma remunerada o no. Posteriormente se concibió como la acción de ayudar a un infante o a una persona que depende en el desarrollo y el bienestar de su vida cotidiana de otra. Abarca, entonces, hacerse cargo de los cuidados materiales, lo que es un trabajo; de los cuidados económicos, lo que significa un costo económico, y de los cuidados psicológicos, por ende, un vínculo afectivo, emotivo, sentimental.

Desplazamiento:

Es el trayecto entre un punto de partida y al destino final. El desplazamiento se refiere al movimiento de un punto A a un punto B, es decir cambiar de una ubicación a otra. En cuestiones de transporte, pueden usarse motorizados o no motorizados.

Interculturalidad:

El término “interculturalidad” se entiende como un proceso de interacción y diálogo entre grupos y personas de diversas culturas, basado en posiciones de igualdad y en el respeto y reconocimiento de las diferencias, que conduce a una transformación y enriquecimiento mutuos (Fornet-Betancourt, 2004; Schmelkes, 2009). Uno de los aspectos clave del concepto de interculturalidad es el de diversidad (de género, edad, etnias, lenguas, religiones, etc.), que se entiende como un proceso inherente a los seres humanos (Aguado, 2007; Moliner et al., 2010). La diferencia de la procedencia cultural es un sustento

dinámico desde el cual las personas y grupos construyen su identidad (Hirnas, 2008).

Movilidad:

En su aspecto más general significa la facilidad con la que las personas realizan desplazamientos, de ellas mismas y/o de materiales, para satisfacer sus necesidades. Desde una perspectiva sociológica se entiende como el movimiento de personas y objetos organizado por normas y saberes, y llevado a cabo a través de redes, modos e infraestructuras (Urry, 2007).

Movilidad del Cuidado:

Se entiende por movilidad de cuidado al viaje de rutina asociado con el trabajo de cuidado, el cual se identifica como no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas a cargo, incluido el trabajo relacionado con las labores del hogar. Es digno de someterse a consideración el hecho de existan más mujeres

que dedican tiempo a realizar trabajos de cuidado y menos tiempo las actividades de ocio, en contrapunto de los hombres; lo que es clave para la igualdad de género en el transporte, pues muchas tareas de cuidado requieren transporte para poder acceder a instalaciones o servicios fuera del hogar.

Violencia Sexual:

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

Metodología

Nota Metodológica

Transversalización de la perspectiva intercultural

Metodología Entrevista
Semi Estructurada

Metodología Encuestas de
Campo

Metodología Grupos Focales

Metodología Recorridos
Guiados



Nota Metodológica

La estrategia metodológica utilizada contempla un enfoque mixto: cualitativo y cuantitativo. La investigación se basó en cuatro instrumentos de producción de la información: entrevista semi estructurada, encuesta de campo, grupos de enfoque y recorridos guiados.

Para el diseño de la entrevista semi estructurada, se partió de la propuesta elaborada en el documento “Metodología CIU-ATL. Auditorías Territoriales para la Evaluación y transformación del espacio público con perspectiva y necesidades de las mujeres” elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano en 2020.

Para el diseño de la encuesta de campo se consideró el documento “Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad De México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas” elaborado por Estudio Abierto en colaboración con EPADEQ A.C. para ONU Mujeres en 2018.

Para el diseño de los grupos focales se consideró el documento “Guía para Grupos Focales” del Programa de Ciudades Inclusivas de Género del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas en apoyo de acciones para eliminar la violencia contra la mujer, el artículo “Haga preguntas sobre la seguridad de las mujeres en la ciudad” del Centro Virtual de Conocimiento para Poner Fin a la Violencia contra las Mujeres y Niñas de ONU Mujeres y de la metodología de clasificación de tarjetas de la “Guía para Trabajo de Campo- Diseño Centrado en las Personas” de IDEO.ORG.

El diseño de los recorridos guiados se basó en los métodos de investigación Inmersión en el Contexto y Recorridos Guiados, de la “Guía para Trabajo de Campo- Diseño Centrado en las Personas” de IDEO.ORG.

Para el diseño de la Guía de Observación con Enfoque Intercultural, se consideró el documento “Guía y Herramientas para la Transversalización de la Interculturalidad” de la Coordinación General de Interculturalidad de las Comunidades, Pueblos y Nacionalidades Indígenas, Pueblo Afroecuatoriano y Montubio.

Las colonias del estudio, Las Granjas, Terán y Real del Bosque, fueron señaladas por la titular de la Secretaría para la Igualdad de las Mujeres como áreas prioritarias para la implementación del diagnóstico (Ver apartado Diseño Muestral).

En abril del 2020 las medidas de confinamiento contra el COVID-19 comenzaron a aplicarse en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, las cuales se liberaron hasta noviembre del mismo año, cuando el semáforo epidemiológico se declaró en verde. La ejecución de la investigación se llevó a cabo durante los meses de noviembre y diciembre del 2020, por lo cual algunos de los datos recabados durante la investigación representan un año atípico.

Transversalización de la perspectiva intercultural

La transversalización de la perspectiva intercultural es uno de los ejes del análisis. Se parte de la premisa de que la interculturalidad es una apuesta de diálogo en igualdad de condiciones entre diversas personas. La diversidad está definida por algunas categorías: La pertenencia y procedencia a un grupo étnico, el género: orientación sexual, identidad de género y expresión de género; la condición de movilidad humana: migración interna y externa, inmigración, emigración, refugio, etc; la edad y el grupo etéreo al que se pertenece; condición socio-económica; condiciones de discapacidad; la vivencia en lo urbano o lo rural; y por otras formas de reconocimiento ligadas a gustos o hábitos: grupos relacionados a géneros musicales, prácticas artísticas o deportivas, reivindicaciones sociales, etc

La investigación con perspectiva intercultural se caracteriza por ser crítica, dialógica, participativa, relevante y replicable en diversidad de contextos geográficos. Parte del reconocimiento del pluralismo metodológico y otorga especial valía a métodos cualitativos, etnográficos y participativos; necesarios para aprehender el fenómeno de lo “intercultural”.



Metodología Entrevista

Semi Estructurada

Objetivo

Generar una base de información para entrar en el contexto específico de las mujeres usuarias del transporte público colectivo y los territorios a observar, y a partir de esta base construir los siguientes instrumentos de investigación.

Periodo de levantamiento

Del 16 al 24 de noviembre de 2020.

Selección de población para la entrevista

Se optó por entrevistas individuales y la selección de mujeres usuarias a entrevistar se basó en la metodología de Usuarios Extremos y Usuarios Medios, de la "Guía para Trabajo de Campo. Diseño Centrado en las Personas" realizado por IDEO.ORG en 2015.

Un 'usuario extremo' es utilizado, dentro de la teoría de diseño centrado en el usuario,

para representar a la minoría de usuarios que no presentan un perfil característico al promedio de la población en cuanto al uso de un producto, en el caso de esta investigación, del transporte público colectivo en Tuxtla Gutiérrez. Los Usuarios Medios podrían definirse como las personas con el perfil característico al contexto, que más comúnmente hacen uso del transporte público.

Las y los usuarios extremos ayudan a descubrir comportamientos, deseos y necesidades no manifiestos del resto de la población; pero que se observan más fácilmente en ellos porque son los que sienten sus efectos con más fuerza. Al incluir ambos extremos del espectro junto con algunas personas que se hallen en el medio, se escucharán la totalidad de comportamientos, creencias y perspectivas, aún con pocos participantes.

Se optó entonces por entrevistar en esta etapa a mujeres que representan el perfil de usuarias extremas y usuarias medias, se definieron los tres perfiles siguientes: mujer adulta mayor (de edad mayor a los 60 años) y mujer que sea madre y acostumbre viajar con hijos o hijas pequeñas o bebés, como usuarias extremas; y mujer trabajadora con horarios en hora pico (que utilice el transporte en días laborales) como usuaria media.

Diseño Cuestionario Entrevistas Semi Estructuradas

Previo al trabajo de campo, se realizaron 3 entrevistas vía telefónica con personas que habitan la zona de estudio. El objetivo de dichas entrevistas fue:

- Entender las condiciones socio culturales y territoriales que se viven en las colonias en las cuales posteriormente se haría el trabajo de campo (Las Granjas, Terán, Real del Bosque)

- Generar hipótesis acerca de las experiencias y percepciones para determinar los reactivos del cuestionario para las encuestas de campo.

Las categorías y preguntas que componen el cuestionario para las entrevistas telefónicas se basó en la propuesta de la 'Metodología CIUATL'. Auditorías Territoriales para la Evaluación y transformación del espacio público con perspectiva y necesidades de las mujeres de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (VER ANEXO ENTREVISTA SEMI).

Metodología Encuestas de Campo

Objetivo

Generar información cuantitativa representativa de la percepción de las mujeres usuarias de transporte público y espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez. Conocer sobre las características, frecuencia e intensidad, reacciones y efectos de la violencia bajo la forma de acoso sexual.

Periodo de levantamiento

Del 24 de noviembre al 5 de diciembre de 2020.

Población objetivo

La encuesta se aplicó a mujeres que habitan Tuxtla Gutiérrez, y usan el transporte público que parte de las colonias Real del Bosque, Las Granjas y Terán.

Con el interés de conocer la información referente a la mayoría de las usuarias, la única característica asociada al perfil de las entrevistadas fue la edad mínima de 15 años. Tomando en cuenta que el uso del transporte público requiere de un traslado a pie del origen al paradero y del paradero hasta

el destino final, se puede suponer que las usuarias del transporte público también son usuarias de otros espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez, como calles y parques. Además, se parte del supuesto de que muchas de las usuarias transitan por el centro de la ciudad, ya que según la tipología de las rutas de transporte público de Tuxtla Gutiérrez (Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones del Gobierno del Estado de Chiapas, 2018), la mayoría de estas opera de manera radial o diametral, lo que indica que su origen, destino, o punto medio, se encuentra localizado en el centro de la ciudad. Las mujeres entrevistadas fueron seleccionadas de manera aleatoria, y las encuestas se aplicaron en días laborales, de día por seguridad de las encuestadoras, y durante las horas de mayor afluencia de personas trasladándose (entre 7:00 y 9:00 am).

Tipo de encuesta y Cobertura geográfica

La encuesta se aplicó a través de un cuestionario estructurado, cara a cara; ésta fue estandarizada y de percepción para lograr el control de la información y comparar las percepciones en un número elevado de respuestas.

El diseño de esta encuesta, es válido para replicarse en un periodo de tiempo o espacio distintos, y de esta manera, permitir una comparación más extensa del comportamiento de este problema, así como el monitoreo y evaluación de las políticas públicas a desarrollarse a partir de sus resultados.

Los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la encuesta son representativos para las mujeres usuarias del transporte público en las colonias de Terán, Las Granjas y Real del Bosque, del municipio de Tuxtla Gutiérrez.

Marco muestral

El marco muestral se elaboró con base en el estudio de demanda y rutas de transporte público colectivo realizado en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Tuxtla Gutiérrez (PIMUS). Dicho documento fue elaborado por la Secretaría de Obras Públicas del Gobierno del estado de Chiapas y presentado en 2018. En él se presenta la información más actualizada sobre el transporte urbano de pasajeros en Tuxtla Gutiérrez, la población usuaria de transporte público, el número de rutas registradas, y el número de unidades circulando. A partir de esta información, se realizó un mapeo de las rutas (Ver Anexo 1) tomando en cuenta la delimitación del polígono geográfico de cada colonia.



Actualmente, no existen datos oficiales disponibles sobre el número de personas usuarias del transporte público desagregados por sexo. Por esta razón, se optó por utilizar la proporción de habitantes para el municipio de Tuxtla Gutiérrez, a partir de los datos poblacionales del INEGI en 2015. Esta proporción determina que el 52.6% de las personas habitantes del municipio son mujeres.

Ámbito de levantamiento de la encuesta

Se definió levantar la encuesta en espacios públicos de manera presencial, a pesar de la contingencia actual por COVID-19 y no en hogares o a distancia buscando:

1. Asegurar una representación equitativa de la diversidad de perfiles de mujeres usuarias del transporte público colectivo.
2. Levantar la encuesta en los lugares específicos en donde se hace referencia al objeto de estudio, hace más factible que las usuarias brinden mayor apertura a describir las situaciones y vivencias ocurridas.
3. Representa mayor eficacia en cuestión de recursos localizar a las mujeres usuarias, objeto de la encuesta, en los mismos espacios y situaciones donde se da lugar al tipo de violencias referidas en este estudio.

La encuesta se realizó en puntos geográficos estratégicos dentro de las colonias seleccionadas, donde era mayor la concentración de usuarias, tomando en consideración los espacios públicos de mayor tránsito y paradas del sistema de transporte público colectivo. Se parte además del supuesto que estas usuarias también transitan frecuentemente por otros espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez y principalmente el centro de la ciudad, ya que la tipología de la mayoría de rutas en Tuxtla Gutiérrez es de forma diametral o radial, es decir, tienen su origen o punto final el centro de la ciudad o lo atraviesan.

Diseño muestral

Se realizó el diseño del muestreo a partir de un esquema en dos etapas:

Primera etapa

A través de la Plataforma Nacional de Transparencia, se realizó una Solicitud de Acceso a la Información para conocer el número total de llamadas de emergencia por Violencia contra la Mujer durante el periodo de enero de 2016 a septiembre de 2020, para el municipio de Tuxtla Gutiérrez. Estas llamadas son reportadas por la Dirección Estatal de Coordinación, Control, Comando, Comunicación, Cómputo e Inteligencia (C5i) de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Gobierno del estado de Chiapas, a través del Centro de Atención a Llamadas de Emergencia 9-1-1.

Con la información proporcionada por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, se definió un semáforo de calor de las colonias de la ciudad con mayor incidencia. Las colonias del estudio (Las Granjas, Terán y Real del Bosque) fueron señaladas por la titular de la Secretaría para la Igualdad de las Mujeres como áreas prioritarias para la implementación del diagnóstico.

Semáforo Violencia de Género

GRANJAS, COL LAS	660
PATRIA NUEVA, COL	477
SAN FRANCISCO, BARR	470
SAN JOSE TERAN, COL	365
TERAN, COL	347
REAL DEL BOSQUE, FRACC	336
CENTRO SUR ORIENTE, COL	310
BIENESTAR SOCIAL, COL	304
CENTRO SUR PONIENTE, COL	288
CENTRO NORTE PONIENTE, COL	227
PLAN DE AYALA, COL	191
ALBANIA ALTA, COL	182
KM 4, COL	169
NIÑO DE ATOCHA, BARR	154
COPOYA, COL	150
ALBANIA BAJA, COL	139
CENTRO NORTE ORIENTE, COL	138
LINDA VISTA SHANKA, COL	138
MISIÓN, FRACC LA CHIAPAS SOLIDARIO, COL	137
HIDALGO, BARR	119
PIMIENTA, BARR LA	114
DEMOCRÁTICA	113
POTINASPAK, COL	113
FRANCISCO I MADERO	104
RESTO DE COLONIAS	6673
Total	12553

No. de Llamadas de emergencia

- 0-150
- 151-300
- 301-450
- 451-600
- 601- o más

Tabla 1. Colonias con más reportes por Violencia contra la Mujer

Fuente: elaboración propia con base en información de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Llamadas de emergencia por violencia contra la mujer. Periodo enero 2016-septiembre 2020, para el municipio de Tuxtla Gutiérrez.

Segunda etapa

En la segunda etapa, se analizó la afluencia diaria de pasajeros presentada en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Tuxtla Gutiérrez (PIMUS) en las rutas que atraviesan las colonias de estudio. Dicha información es la más actualizada disponible a la fecha de realización de este estudio, es por ello que se utiliza este documento para llevar a cabo la definición de la muestra.

La afluencia diaria proporcionada por el (PIMUS) se presenta a nivel total, por lo que, como se mencionó previamente, se supone que la afluencia de mujeres corresponde a 52.6% de ese total. El tamaño de muestra en esta etapa de muestreo fue de 284 encuestas.

De la información recabada a través del PIMUS señala que el periodo pico de la mañana se halla comprendido entre 7:00 a 11:00 hrs en los diferentes puntos de la ciudad, y el periodo pico de la tarde de las 15:00 a las 21:00 hrs, por lo que el levantamiento de información se planeó durante estos horarios.

Tamaño de muestra

Según los datos del PIMUS, se sabe que en la colonia Las Granjas existen 10 rutas de transporte público colectivo, la demanda total diaria es de 30,333 pasajeros y la demanda diaria de viajes partiendo desde la colonia es de 15,077. Para la colonia Terán existen 17 rutas de transporte público colectivo, la demanda total diaria es de 27,255 pasajeros y la demanda diaria de viajes partiendo desde la colonia es de 13,200. Para la colonia Real del Bosque existen 2 rutas de transporte público colectivo, la demanda total diaria es de 12,934 pasajeros y la demanda diaria de viajes partiendo desde la colonia es de 6,898.

Ya que actualmente no existe documentación de las demandas de viajes desagregadas por sexo, se utilizó el supuesto según los datos del INEGI (2015) que marcan que el 52.6% de las personas habitantes en el municipio de Tuxtla Gutiérrez son mujeres. De esta forma se calculó la demanda de viajes diarios hechos por mujeres partiendo desde la colonia: Para Las Granjas es de 7,931 mujeres usuarias, para Terán de 6,943 usuarias, y para Real del Bosque 3,628 usuarias. El tamaño de la muestra n se calculó con error estándar de 10%, porcentaje de heterogeneidad fue de 50% y nivel de confianza de 95%.

Colonia	Rutas en circulación	Demanda diaria viajes (partiendo de la colonia)	Demanda diaria de mujeres (supuesto de 52.6%)	Tamaño de la muestra n con error de 10%
Las Granjas	10	15077	7931	95
Terán	17	13200	6943	95
Real del Bosque	2	6898	3628	94

Tabla 2. Muestra estimada por colonia. Fuente: elaboración propia con base en información del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Tuxtla Gutiérrez PIMUS.



Cobertura temporal

La encuesta permite medir la proporción de mujeres usuarias del transporte público en las colonias de estudio que han estado expuestas a la violencia sexual en el transporte y espacios públicos, a lo largo de la vida y en los últimos doce meses con respecto al periodo de levantamiento de la encuesta, el cual fue durante los meses de noviembre y diciembre de 2020.

Diseño operativo de campo

Para llevar a cabo el levantamiento de las encuestas en campo, se contó únicamente con mujeres encuestadoras, con el fin de generar mayor empatía y un ambiente de confianza con las mujeres usuarias, ante un tema tan sensible como la violencia sexual. Estas acciones responden a la perspectiva de género y las directrices consideradas por la Organización Mundial de la Salud para este tipo de investigaciones.

Como medidas de seguridad para el equipo de mujeres encuestadoras, se buscó que cada una de ellas habitará en una de las colonias de análisis, de esta manera habría una responsable y guía con conocimiento directo del espacio. Durante la aplicación del cuestionario, el equipo de encuestadoras se organizó y se mantuvo en el mismo sitio para evitar exponerse de manera individual.

Se realizó en cada colonia una visita para proyectar la ubicación de los puntos al realizar las encuestas, favoreciendo la afluencia de las usuarias y la existencia de espacios que eviten situaciones donde encuestadoras o usuarias pudieran ser vulneradas.

Cada encuestadora contó con elementos distintivos durante la aplicación de las encuestas en campo: uniforme, gorra y gafete con logotipos de Ligalab y el Observatorio Ciudadano Chiapas.

Además de los siguientes documentos: formato para uso de imagen, documento de presentación y objetivos de la investigación, aviso de privacidad, y tarjetas con código QR para más información sobre la organización.

Diseño Cuestionario Encuestas de Campo

El diseño del cuestionario utilizado (Ver Anexo 2) se basó en la propuesta realizada en la “Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad De México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas” de ONU Mujeres:

Debido a que la población objetivo de la encuesta se encuentra en movimiento y con poco tiempo disponible para contestar, el instrumento para la recolección de información tuvo las siguientes características:

1. Opciones de respuesta cerradas.
2. Corto en duración (máximo 5 minutos).
3. Con un lenguaje sencillo y claro que permitiera su entendimiento por parte de mujeres con perfiles diversos.

Estructura temática del cuestionario:

Características sociodemográficas.

Las variables que se consideraron son: edad, nivel educativo, ocupación actual o empleo actual, situación conyugal y días a la semana que utiliza el transporte y los espacios públicos.

Percepción de seguridad.

Las variables de este apartado buscaron recoger la percepción de las mujeres respecto de la seguridad en el transporte y espacios públicos y el miedo a ser agredidas sexualmente al usar el transporte y espacios públicos.

Ocurrencia de violencia sexual y percepción de gravedad.

Para preguntar sobre los distintos tipos de violencia sexual que han enfrentado las mujeres se tomaron como referente la definición de violencia sexual establecida en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para la Ciudad de México, y se consideraron como base 15 manifestaciones de la violencia sexual, las cuales han sido identificadas a partir de un trabajo de varios años realizado en el marco de otras investigaciones cuantitativas y cualitativas sobre violencia sexual en transporte o espacios públicos. Asimismo, para la identificación de estas manifestaciones fueron integradas propuestas hechas por ONU Mujeres e INMUJERES CDMX.

Las manifestaciones de violencia sexual consideradas en la encuesta son:

1. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
2. Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres
3. Le susurraron cosas al oído
4. Le miraron morbosamente el cuerpo
5. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento
6. Ellos le mostraron los genitales con intención sexual
7. Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted
8. Le dieron una nalgada
9. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual
10. Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento
11. Eyacularon enfrente de usted
12. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas
13. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual
14. La persiguieron con intención de atacarla sexualmente (intento de violación)
15. La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales (violación)



Metodología

Grupos Focales

Objetivo

Comprender aspectos generales sobre percepción de las mujeres en torno al acoso callejero, seguridad, medidas preventivas, experiencias y puntos de vista. Otorga al estudio una perspectiva cualitativa y permite a las investigadoras tener un mayor entendimiento del entorno y desarrollo del estudio.

Periodo de levantamiento

Del 5 al 6 de diciembre de 2020.

Población objetivo

Los grupos de enfoque se realizaron con 3 grupos de mujeres que habitan Tuxtla Gutiérrez, y usan el transporte público que parte o atraviesa por las colonias Real del Bosque, Las Granjas y Terán.

Diseño del operativo de campo

En la planeación se consideraron las características del lugar de encuentro; de fácil acceso, de preferencia un espacio público conocido y no amenazante. Se dispuso de mobiliario: con una mesa grande en el centro y sillas alrededor. Se trató de minimizar el ruido y los elementos distractores para propiciar la concentración del grupo.

Para guiar la discusión, se contó con dos moderadoras como figuras centrales del grupo focal, éstas dirigieron el diálogo, dieron la palabra a las participantes y estimularon su participación equitativa.

Se contó con dos personas observadoras quienes registraron la información obtenida en la Guía de Observación con Perspectiva Intercultural (Ver Anexo 3) y en la Guía de Observación para Grupos Focales (Ver Anexo 4).

Se contó con una persona encargada de logística y una persona encargada del registro fotográfico.

Al inicio de la actividad se solicitó a cada participante la firma de un formato de consentimiento informado en la investigación. Como adaptación intercultural a la metodología, se realizó la lectura en voz alta del documento para las participantes, utilizando un lenguaje fácil e incluyente, y de esta manera dar conocimiento del motivo del estudio y el uso de los datos recabados y el registro fotográfico. Una copia del formato fue entregada a cada participante. Al finalizar la actividad, se entregaron gratificaciones a las participantes de los tres grupos focales.

Actividades

- Clasificación de tarjetas

La Clasificación de Tarjetas tiene como objetivo iniciar una conversación sobre los valores personales, valores comunitarios y percepción general de las mujeres para las que está diseñado. La dinámica consiste en brindar al grupo de mujeres participantes una baraja de cartas, cada una con una palabra, concepto o una sola imagen. El juego de cartas (Ver Anexo 5) se diseñó pensando en diferentes situaciones por las que atraviesan las mujeres que utilizan con frecuencia el transporte público en Tuxtla Gutiérrez, así como características de diseño del espacio y el transporte. Se le solicita al grupo que clasifique las cartas según su percepción personal y experiencia, abriendo el espacio para los comentarios individuales y diálogo hacia una conversación más profunda entre el grupo de personas. Las tres grandes categorías para la clasificación fueron “Me transmiten seguridad”, “Me vulneran



Me vulneran o transmiten inseguridad.

- La combi va más lento de lo permitido
- El conductor para una parada
- Arrivar una nueva ruta
- Llevar a más hijos a hijos
- Platicar con mujeres pasajeras
- Llevar a pasajeros que la tercera edición
- La parada queda lejos de mi casa
- La combi cambia de ruta
- Llevar bolsas o mandado
- La combi viene vacía
- Combi tras música

Neutrales

Dara

Paty

o transmiten inseguridad” y “Neutrales”. Como adaptación con enfoque intercultural a la metodología, la persona facilitadora leyó en voz alta cada una de las tarjetas antes de presentarla al grupo.

- Afirmaciones provocadoras de conversación.

Esta actividad consiste en una conversación moderada que se lleva a cabo para aumentar la comprensión de lo que hace que las mujeres se sientan seguras o inseguras en los espacios públicos de las ciudades, cómo se podría abordar el problema y cómo se podría mejorar su seguridad. Para iniciar la discusión, la persona facilitadora partió de un banco de afirmaciones (Ver Anexo 6) sobre la percepción de seguridad de las mujeres transeúntes.

La persona facilitadora debe animar a cada participante a hablar y fomentar la diversidad de puntos de vista. Necesita asegurarse de que una o dos personas no dominen la discusión. Debe tener cuidado de no imponer sus puntos de vista, dirigir la discusión o expresar una reacción positiva o negativa a los comentarios o puntos de vista expresados.

Metodología

Recorridos Guiados

Objetivo

Realizar un recorrido guiado acompañando el trayecto diario de diversas mujeres usuarias del transporte público colectivo de Tuxtla Gutiérrez, y a través de la observación, revelar tanto detalles físicos de la vida de las personas, como rutinas, hábitos y valores.

Periodo de levantamiento

Del 7 al 11 de diciembre de 2020.

Población objetivo

La encuesta se aplicó a 3 mujeres que habitan Tuxtla Gutiérrez, y usan el transporte público en las colonias Real del Bosque, Las Granjas y Terán, respectivamente.

Diseño del operativo de campo

La metodología de recorrido guiado consiste en acompañar a las usuarias seleccionadas en lo que sería un recorrido habitual en su rutina diaria, respetando y observando todos componentes que conforman cada trayecto, como las características de la ruta de transporte, el espacio público, las situaciones que podrían vulnerar su seguridad y sus hábitos en torno a estos. El recorrido comienza desde que salen del punto inicial del trayecto, usualmente su domicilio, y finaliza hasta que llegan a su destino. También puede realizarse a la inversa, siendo el punto final el domicilio de la usuaria.



El equipo de investigación consiste en dos personas, quien hace las preguntas y quien toma nota y fotografías. Se contactó a las usuarias previamente para agendar el recorrido guiado con su pleno consentimiento. Las dos personas que conformaron el equipo de investigación no portaban distintivos especiales ya que la intención del ejercicio era generar confianza y empatía con la usuaria, así como evitar alterar el recorrido habitual hasta donde sea posible.

Se utilizaron dos guías de observación durante los recorridos. La primera guía tiene el objetivo de identificar las impresiones generales, aspectos que contribuyen a la seguridad de las mujeres (la posibilidad de escuchar y ser escuchada, de buscar ayuda, y saber dónde la usuaria se encuentra y hacia dónde va), el diseño y mantenimiento del espacio público y el transporte, y aspectos del tejido social comunitario.

Esta guía fue basada en la lista de control del programa regional “Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos” de UNIFEM, Red Mujer y Hábitat de América Latina, y AECID (Ver Anexo 7).

La segunda guía fue para la observación de los aspectos interculturales (Ver Anexo 3). En ella se analizan los siguientes ejes de observación: diseño de la metodología, experiencia y narrativa de las usuarias, diferencias en la interacción dentro la actividad, otros elementos de diversidad identificados, y recomendaciones de espacios y políticas. Pensando en las adaptaciones de la metodología con un enfoque intercultural, se utilizó un lenguaje fácil para las explicaciones y se tomaron en cuenta las características de las diversas personas en el diseño e implementación de la metodología.



Resultados

Resultados de la Entrevista
Semi Estructurada

Resultados de las
Encuestas de Campo

Resultados de Grupos
Focales

Resultados de Recorridos
Guiados

Resultados de la Entrevista Semi Estructurada

Las entrevistas contenían, en su mayoría, preguntas abiertas, para que las participantes pudieran expresarse sin encontrarse limitadas por un precepto concreto, dicha libertad permitió explorar nuevos datos que no se esperaban obtener dentro de la investigación; ejemplo claro fue la necesidad de agregar la opción “Rezar u orar” al ser una respuesta frecuente con respecto a las medidas de prevención que usan las mujeres para evitar la violencia. (Ver Anexo 8)

Con estas entrevistas se pudo determinar los espacios y horarios de mayor afluencia de mujeres usuarias de transporte público, zonas seguras y peligrosas dentro de las colonias, una visualización a grosso modo de la percepción de seguridad y confianza en las autoridades de orden público, así como también tener un enlace en la colonia para la realización de los grupos

focales que se harían más adelante.

Uno de los datos que vale la pena resaltar por parte de la entrevistada en Real del Bosque es que el lugar de mayor afluencia de las usuarias del transporte público es la base, ellas deben trasladarse a pie o moto taxi hasta la base de las combis para poder tomarla, en otro punto de la ruta resulta imposible abordar el transporte colectivo pues para esa altura suelen estar a su máxima capacidad. En Terán la percepción de seguridad es alta, debido a que la entrevistada ha vivido ahí toda su vida, reconoce zonas peligrosas pero aún así encuentra un ambiente familiar. La entrevistada de Las Granjas menciona que debido a la contingencia sanitaria el traslado con niños, que realizaba diariamente, disminuyó en gran medida.

Resultados de las Encuestas de Campo

Para la presentación y análisis de los resultados de la encuesta de campo (Ver Anexo 2) se utilizaron siete categorías: perfil de las mujeres encuestadas, percepción de seguridad y miedo, prevalencia de los actos violentos, agresores, lugares y horas de ocurrencia, denuncia, reacciones y medidas de las mujeres ante la violencia, y reacción de otras personas ante la violencia.

Perfil de las mujeres encuestadas

A continuación se presentan los seccionados las descripciones de los perfiles de las mujeres encuestadas en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez para realizar la investigación que transitan usando la vía y el transporte públicos.

Grupos de edad

De acuerdo con la información obtenida en la encuesta, la mayoría de las mujeres que utilizan de forma regular el transporte público en algunas zonas de la periferia de Tuxtla Gutiérrez son mujeres jóvenes (15 a 29 años) y adultas jóvenes (30 a 44 años); 7 de cada 10 usuarias se encuentran en estos grupos etarios (Tabla 3). Tomando en cuenta las actividades, ocupaciones y dinámica de movilidad de las mujeres que se ubican en estos rangos de edad es congruente que representen el sector mayoritario de las usuarias del transporte público, pues en muchos casos las jóvenes o adultas jóvenes trabajan y/o estudian, realizan viajes por movilidad del cuidado ya que

Edad	Porcentaje Válido
15 a 29	44.67%
30 a 44	35.67%
45 a 59	17.33%
60 o mas	2.33%
Suma total	100.00%

Tabla 3. Rango de edad

asumen responsabilidades de cuidado y abastecimiento familiar/individual y no tienen auto propio, lo que las hace usuarias frecuentes del transporte y espacios públicos

Escolaridad

El nivel de estudios que se presenta con mayor frecuencia entre las mujeres usuarias del transporte y espacios públicos es el de bachillerato (24.67% concluyeron este nivel), seguido por el secundaria (28% estudió hasta dicho nivel, incluyendo bachillerato trunco), la licenciatura y posgrado (22%) y por último la primaria (14.66%). Es importante hacer notar que prácticamente 8 de cada 10 mujeres estudiaron hasta un nivel escolar inferior a la licenciatura y únicamente menos del 1% de las mujeres usuarias concluyó algún posgrado (Tabla 4).

Escolaridad	Porcentaje Válido
Ninguno	4.67%
Posgrado (especialidad, maestría, doctorado)	0.67%
Preparatoria o bachillerato	24.67%
Preparatoria o bachillerato trunca	6.00%
Primaria	12.33%
Primaria Trunca	2.33%
Profesional, licenciatura o normal	19.33%
Profesional, licenciatura o normal trunca	2.00%
Secundaria	22.67%
Secundaria Trunca	3.67%
Técnica	1.67%
Suma total	100.00%

Tabla 4. Escolaridad

Ocupación

La ocupación que se observa con mayor frecuencia es la de mujeres trabajadoras empleadas (56.67), seguida por la de las mujeres que realizan labores del hogar con 30%, y en tercer sitio está la referida a las estudiantes con una frecuencia de 8.67%, vale la pena acotar que hay un número de mujeres que trabajan y estudian con 4% (Tabla 5).

Ocupación	COUNTA de Ocupación
Desempleada	0.67%
Empleada, obrera, comerciante	43.00%
Estudiante	8.67%
Estudiante y trabajadora	4.00%
Jubilada o pensionada	0.67%
Labores de la casa	30.00%
Profesionista independiente	7.00%
Trabajadora en negocio familiar, con pago	2.00%
Trabajadora por su cuenta	4.00%
Suma total	100.00%

Tabla 5. Ocupación

8 de cada 10 mujeres estudiaron hasta un nivel escolar inferior a la licenciatura

Frecuencia de uso de transporte público

Prácticamente 4 de cada 10 entrevistadas (39.33%) utilizan el transporte público por lo menos tres días a la semana y la mitad (50.33%) lo utiliza todos

los días. De tal forma que casi el 90% de las mujeres en algún día laboral son usuarias muy frecuentes del transporte público (Tabla 6).

<i>Frecuencia del uso del transporte público</i>	<i>Porcentaje de Frecuencia del uso del transporte público</i>
1 o 2 días a la semana	39.33%
De lunes a viernes	7.33%
Fines de semana	3.00%
Todos los días	50.33%
Suma total	100.00%

Tabla 6. Frecuencia de uso de transporte público

Situación Conyugal

La mayoría de las usuarias son mujeres casadas (36.33%), cuya diferencia es mínima con respecto a las mujeres solteras (31.33%), como se observa en la Tabla 7.

Colonia de residencia

Respecto a las colonias de residencia, vale la pena señalar que son ubicaciones en la periferia de la ciudad. 35.3% de las usuarias radican en la colonia Las Granjas, 34.3% en el conjunto habitacional Real del Bosque, y el 30.33% en la colonia Terán. (Tabla 8)

<i>Situación Conyugal</i>	<i>Porcentaje válido</i>
Casada	36.33%
Divorciada	4.00%
Separada	6.67%
Soltera	31.33%
Unión libre	20.00%
Viuda	1.67%
Suma total	100.00%

Tabla 7. Situación Conyugal

<i>Colonia de residencia</i>	<i>Porcentaje de Colonia de residencia</i>
Las Granjas	35.33%
Real del bosque	34.33%
Terán	30.33%
Suma total	100.00%

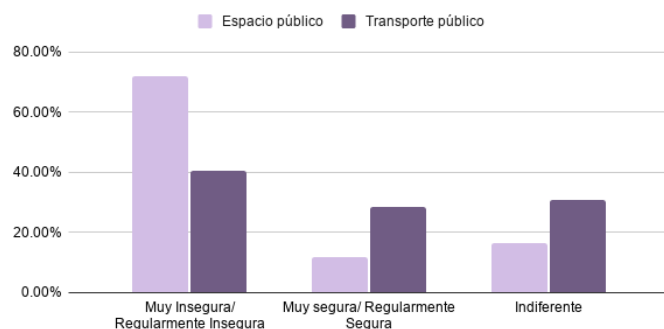
Tabla 8. Colonia de Residencia

CONCLUSIONES

- 5 de cada 10 mujeres están en el rango de edad de 15 a 29 años;
- 80.34% de las mujeres se encuentran en edades productivas;
- 8 de cada 10 mujeres estudiaron hasta un nivel escolar inferior a la licenciatura
- 6 de cada 10 mujeres son empleadas y 1 de cada 10, estudiantes;
- 6 de cada 10 mujeres utiliza el transporte público todos los días.

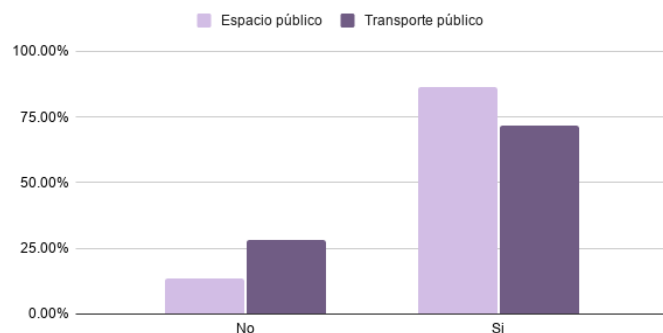
Percepción de seguridad y miedo

¿Qué tan segura se siente usted en los espacios públicos y en el transporte público de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez?



Gráfica 1. Percepción de Seguridad

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en los espacios públicos y en el transporte público de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez?



Gráfica 2. Miedo a ser agredida sexualmente

Al analizar los resultados por grupos de edad, se puede observar que el porcentaje de diferencia entre grupos es insignificante en cuanto a la percepción de inseguridad por grupo edad, tal como lo muestra

la Tabla 9. En ella se puede observar que, independientemente de la edad, más de la mitad de todas las mujeres usuarias se sienten inseguras usando el transporte público de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

¿Qué tan segura se siente usted usando el transporte público en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 años o más
Muy Insegura/ Regularmente Insegura	39.55%	41.12%	42.31%	42.86%
Muy segura/ Regularmente Segura	23.88%	29.91%	38.46%	28.57%
Indiferente	36.57%	28.97%	19.23%	28.57%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 9. Percepción de seguridad en el transporte público. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Qué tan segura se siente usted en el espacio público en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 años o más
Muy Insegura/ Regularmente Insegura	70.90%	69.16%	78.85%	85.71%
Muy segura/ Regularmente Segura	11.19%	12.15%	11.54%	14.29%
Indiferente	17.91%	18.69%	9.62%	0.00%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 10. Percepción de seguridad en las calles y espacios públicos. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

Cuando se aborda el resto de los espacios públicos como calles, plazas, parques, etc., la sensación de inseguridad es aún mayor y a diferencia de los resultados anteriores, en los espacios públicos las mujeres en edad de 45 años en adelante son quienes se perciben como más inseguras, con un casi 20% por encima de sus otros grupos contrarrestantes. (Tabla 10).

Es importante resaltar, que la persistencia de la brecha generacional, en cuanto al miedo a ser víctima de un ataque sexual, radique en el grupo de mujeres mayores de 45 años. No hay que dejar de resaltar que en todos los grupos de edad es muy elevado el porcentaje de mujeres con miedo a ser agredidas sexualmente, tal como lo muestran las Tablas 11 y 12.

Consistentemente con los resultados anteriores, el miedo a una agresión sexual es mayor en el caso de calles y espacios públicos para todos los grupos de edad con la diferencia de que el porcentaje mayor, por apenas una pequeña diferencia, recae en el grupo de usuarias más jóvenes.

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público?	15 a 29	30 a 44	45 a 59	60 o mas	Suma total
No	22.39%	32.71%	36.54%	14.29%	28.33%
Sí	77.61%	67.29%	63.46%	85.71%	71.67%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 11. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente al usar el transporte público. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en el espacio público?	15 a 29	30 a 44	45 a 59	60 o mas	Suma total
No	8.96%	17.76%	17.31%	14.29%	13.67%
Sí	91.04%	82.24%	82.69%	85.71%	86.33%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 12. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente en las calles y espacios públicos. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

86% de las mujeres tienen miedo a ser agredidas sexualmente en el espacio público; 72%, en el transporte público.

Prevalencia de los actos violentos

Global

La percepción de inseguridad que tienen las mujeres en sus tránsitos por el transporte y espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez, explorada en el apartado anterior, está relacionada con la alta prevalencia de actos violentos de naturaleza sexual en dichos espacios, tal como lo muestran los resultados de la encuesta que se presentan a continuación.

A lo largo de su vida, 37.67% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez declaran haber vivido, por lo menos en una ocasión, alguno de los actos de violencia sexual considerados en el estudio, y esto le ha ocurrido a 5.33% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos (Tabla 13).

¿Ha sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público a lo largo de la vida o en el último año?	15 a 29	30 a 44	45 a 59	60 o mas
No	73.88%	73.83%	90.38%	85.71%
Sí, en el último año	2.99%	7.48%	1.92%	
Sí, en la vida	23.13%	18.69%	7.69%	14.29%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 13. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el espacio público a lo largo de la vida y en el último año. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

Por grupos de edad, son las mujeres más jóvenes quienes tienen la mayor prevalencia de violencia sexual en transporte y espacios públicos de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez; no obstante, es de resaltar que a todas las edades el nivel de ocurrencia es elevado (Tabla 14).

¿Ha sido objeto de algún acto de violencia sexual en el Espacio público	15 a 29	30 a 44	45 a 59	60 o mas
No	52.99%	56.07%	67.31%	71.43%
Sí, en el último año	5.22%	7.48%	1.92%	
Sí, en la vida	41.79%	36.45%	30.77%	28.57%
Suma total	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Tabla 14. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público a lo largo de la vida y en el último año. Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)

La Tabla 15 muestra que 30.33% de las mujeres señalan que comúnmente están solas o sin algún tipo de acompañamiento cuando ocurre un acto violento, mientras que 6% de las mujeres tienen la percepción de que esto les ha

ocurrido tanto estando solas como acompañadas. Es de resaltar que sólo 5.33% manifiesta que esto les ocurre comúnmente cuando están acompañadas.

¿Ha sido objeto de algún acto de violencia sexual en el Espacio público a lo largo de la vida o en el último año?	Acompañada	No me ha ocurrido	Sola	Sola y acompañada	Suma total
No	0	58.33%	0.00%	0.00%	58.33%
Sí, en el último año	0.67%	0.00%	2.33%	1.67%	4.67%
Sí, en la vida	4.67%	0.00%	28.00%	4.33%	37.00%
Suma total	0.0533333333	58.33%	30.33%	6.00%	100.00%

Tabla 15. Porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia según si estaban solas o acompañadas cuando ocurrieron los actos violentos

Por acto violento

En la encuesta fueron incluidos 15 actos constitutivos de violencia sexual y se les preguntó a las mujeres acerca de la frecuencia de ocurrencia de cada uno de éstos en el transporte o espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez, tanto a lo largo de su vida como en el último año. Los resultados muestran que, en general, los porcentajes de prevalencia de cada acto violento son elevados. De ellos, hay 6 actos violentos que han sido enfrentados por más de la mitad de las mujeres que transitan por los espacios y el

transporte públicos ciudadano a lo largo de su vida (le miraron morbosamente el cuerpo, le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual, le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres, le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual, la tocaron o manosearon el cuerpo

A continuación, se presentan los resultados por acto de violencia sexual contemplado en el estudio, considerando las respuestas respecto de la ocurrencia a lo largo de la vida,

así como la ocurrencia específica en el último año, además de la gravedad que le confieren las mujeres a cada uno de ellos.

De acuerdo con los resultados de la encuesta, a 6 de cada 10 mujeres (56.67%) les han dicho piropos obscenos u ofensivos

de carácter sexual en algún lugar público o modo de transporte de Tuxtla Gutiérrez por lo menos una vez en su vida; mientras que, en el último año, esta situación le ha ocurrido por lo menos en una ocasión al 5% de las encuestadas. (Tabla 16).

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en el largo plazo	Porcentaje de ocurrencia en el último año
Le miraron morbosamente el cuerpo	69.33%	6.67%
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	56.67%	5.00%
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	34.67%	4.67%
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	47.33%	2.00%
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	45.00%	2.00%
La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	21.33%	0.67%
Le dieron una nalgada	28.00%	1.00%
Ellos le mostraron los genitales	24.67%	0.33%
Le susurraron cosas al oído	8.00%	0.33%
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	22.67%	1.00%
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	25.00%	1.67%
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	20.33%	1.33%
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	4.33%	0.00%
Eyacularon enfrente de usted	1.67%	0.00%
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	1.00%	0.00%

Tabla 16. Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez, por acto violento.



PLAZA CRISTAL
REAL DEL BOSQUE

MERCADO CENTRO
UNACH
UVG-TERMINAL
PARQUE INDUSTRIAL
Tránsito y Pasaje

COLECTIVO
125-50

R
125

COLECTIVO

R-125

405-218-B
CHIAPAS

S GEO

R
125

7

Agresores

En la encuesta se indagó acerca de quiénes fueron los agresores identificados por las mujeres que han vivido situaciones de violencia sexual en el transporte y espacios públicos de Tuxtla Gutiérrez. En la gran mayoría de las situaciones exploradas en la encuesta, los principales agresores (en una proporción de más de 3 por 1) identificados por las mujeres son hombres desconocidos; no obstante, en todas las situaciones en las que otro tipo de agresores han tenido una presencia significativa, aunque no sean mayoría. De estas situaciones se pueden resaltar los datos siguientes:

Le dijeron piropos obscenos: aunque 1 de cada 10 mujeres identifican a hombres desconocidos como los agresores, 3.58% de las mujeres señalaron también a policías y 1.92% identificaron a los propios operadores del transporte público (no suma 100% pues las mujeres podían contestar más de una opción).

Le miraron morbosamente el cuerpo: nuevamente, policías y operadores del transporte público han sido identificados como agresores (3.69 y 1.42%, respectivamente).

Sin duda, el caso que más llama la atención tiene que ver con el acto más grave abordado por la encuesta, la violación; en este caso, si bien los perpetradores siguen siendo mayoritariamente hombres desconocidos (1.17%), un importante porcentaje de mujeres identifica que sus agresores fueron hombres que conocían en el espacio público (1%); lo que puede estar relacionado con este tipo de agresión que en diversos casos conlleva mayor premeditación, por lo que es posible que en algunas situaciones se trate de hombres que merodean por ciertas zonas y ubican a mujeres con anticipación; ésa la razón por la que ellas señalan que previamente habían visto a su agresor en dichos espacios (Tabla 17).

Quiénes hicieron estos actos violentos	Hombres conocidos	Hombres desconocidos	Policías	Operadores de algún transporte	Otros	TOTAL
Le miraron morbosamente el cuerpo	4.70%	69.91%	4.70%	1.88%	18.81%	100.00%
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	9.59%	10.27%	8.90%	4.79%	66.44%	100.00%
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	4.11%	3.20%	2.28%	1.37%	89.04%	100.00%
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	3.23%	42.90%	1.94%	0.97%	50.97%	100.00%
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	1.95%	35.06%	1.30%	1.62%	60.06%	100.00%
La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	1.96%	18.63%	0.98%	0.65%	77.78%	100.00%
Le dieron una nalgada	1.95%	25.73%	2.28%	1.63%	68.40%	100.00%
Ellos le mostraron los genitales	1.97%	20.33%	1.31%	1.64%	74.75%	100.00%
Le susurraron cosas al oído	0.33%	7.62%	1.32%	0.99%	89.74%	100.00%
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	2.33%	1.95%	2.33%	1.95%	91.44%	100.00%
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	1.29%	22.90%	1.94%	1.29%	72.58%	100.00%
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	2.27%	18.12%	1.94%	0.65%	77.02%	100.00%
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	0.66%	3.97%	0.99%	0.33%	94.04%	100.00%
Eyacularon enfrente de usted	0.99%	1.64%	0.66%	0.99%	95.72%	100.00%
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	0.66%	1.33%	0.66%	0.33%	97.01%	100.00%

Tabla 17. Tipos de agresores por manifestación violenta

Lugares de ocurrencia

El lugar que mencionan las mujeres con mayor frecuencia como el espacio en que se ha presentado alguno de los casos de violencia que han vivido es como transeúntes, en la calle (72.33% de las mujeres que han padecido un acto de violencia refirió la calle como el espacio

de ocurrencia de alguno o algunos de los actos padecidos en el último año), seguido por el transporte público colectivo (23%), los espacios designados para abordar el transporte (22%), y el mercado (18.67%) (Tabla 18).

De las situaciones mencionadas, éstas le han ocurrido en...	Porcentaje de menciones*
La calle	72.33%
Paradas	22.00%
Bases	5.67%
Combi	23.00%
Zonas de obra o en construcción	7.00%
Donde hay muchos vendedores ambulantes	5.67%
Lotes baldíos	5.33%
Pasos a desnivel	2.67%
Camellones	5.67%
Paques o plazas públicas	18.00%
Taxi	6.00%
Mercado	18.67%
Conejibus	1.33%
Otro camión de transporte público	0.67%
Otro	10.00%

Tabla 18. Lugares de ocurrencia

72% de las mujeres que han padecido un acto de violencia refirió la calle como el espacio de ocurrencia

*Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de esta columna es mayor al 100%.

Horarios por lugares de ocurrencia.

Se preguntó a las mujeres que han padecido actos de violencia en transporte y espacios públicos en qué horarios por tipo de transporte o espacio público sucedían mayoritariamente los actos de violencia consultados. Si bien la respuesta con mayor frecuencia fue “a cualquier hora”, lo que robustece la noción de que el problema de la violencia sexual en espacios y transporte públicos es complejo y multifactorial, a continuación, se muestran algunas diferencias de horarios según los principales lugares de ocurrencia. Para el caso del transporte colectivo, después de “a cualquier hora”, las mujeres identificaron dos horarios, con porcentajes muy similares de respuestas, en los cuales ocurren mayoritariamente los actos de violencia sexual. Dichos horarios son de las 20 a las 22 hrs (4% de las mujeres consideran que mayoritariamente durante ese lapso ocurren los actos sexualmente violentos) y de las 17 a las 19 hrs. (3.17%). (Tabla 19)

Cabe mencionar que la mayoría de las mujeres no han tomado noción del horario en el que son más susceptibles a sufrir agresiones de carácter sexual, lo cual puede ser un indicador de la naturalización y sistematización de las mismas.

El segundo lugar de mayor ocurrencia fue las plazas o parques, nuevamente aquí la respuesta con más frecuencia fue “a cualquier hora”; la diferencia con respecto al transporte colectivo o combi, consiste en que para este caso el porcentaje de mujeres que así lo considera es menor por una muy pequeña diferencia (8.44%). Para el resto de los horarios no se ubican tendencias estadísticas significativas, lo que indica que en términos generales las mujeres no ubican horarios específicos de mayor peligrosidad. Sin embargo, curiosamente en los casos ocurridos en el mercado, existe un incremento de casos en el horario de 11 a 13 horas, horario que en ninguno de los otros lugares de incidencia muestra una diferencia significativa.

El periodo de tiempo conformado por las 17 y las 20 horas encierra un porcentaje importante de respuestas; no obstante, las diferencias no son muy grandes con respecto a otros horarios (Tabla 19).

¿En qué horario sucedieron mayoritariamente los hechos... *	En la calle	En las paradas	En las bases	En la combi
De 5 a 7 hrs	3.33%	1.00%	0.00%	0.00%
De 8 a 10 hrs	2.33%	1.67%	1.00%	1.33%
De 11 a 13 hrs	2.67%	0.33%	1.00%	0.33%
De 14 a 16 hrs	2.33%	0.33%	0.33%	1.00%
De 17 a 19 hrs	9.67%	2.67%	2.00%	3.33%
De 20 a 22 hrs	18.33%	2.67%	1.00%	4.33%
De 22 a 24 hrs	6.00%	1.33%	0.67%	0.67%
De las 0 a las 5 hrs	0.33%	0.00%	0.33%	0.33%
A cualquier hora	33.00%	12.00%	6.33%	9.00%
No sabe	15.00%	75.67%	87.33%	77.33%
Muy temprano y muy tarde	3.67%	0.67%	0.33%	0.67%
Antes de mediodía	0.00%	0.33%	0.33%	0.00%
A partir de las 17 hrs	8.67%	3.67%	1.67%	2.67%

Tabla 19. Horarios de ocurrencia por lugar *Porcentaje de casos con menciones. Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de las columnas es mayor al 100%.

Denuncia, reacciones y medidas de las mujeres ante la violencia

<i>¿Sabe dónde puede denunciar?</i>	Suma total
No	72.00%
Sí	28.00%
Suma total	100.00%

Tabla 20. Conocimiento de los lugares de denuncia

Únicamente 28% de las mujeres en la encuesta manifestaron saber a dónde pueden acudir a denunciar (Tabla 20), y sólo 7% ha denunciado o ha acudido a alguna autoridad competente a pedir apoyo (Tabla 21).

<i>Cuando alguna de esas situaciones le ocurrió, ¿dio aviso a alguna autoridad competente o denunció este hecho?</i>	Suma total
No	93.00%
Sí	7.00%
Suma total	100.00%

Tabla 21. Denuncia o aviso a autoridades

Únicamente 28% de las mujeres en la encuesta manifestaron saber a dónde pueden acudir a denunciar

Entre los motivos por los que las mujeres de la encuesta no denunciaron o acudieron ante las autoridades cuando fueron víctimas de algún acto de violencia sexual, el más frecuente es que no sabían que podían denunciar la agresión (20.61%), seguido de que consideraban que no tiene importancia (14.72%) y que no confían en las autoridades

(11.25%), la última frecuencia que tiene diferencia significativa es que no saben a quien acusar o no conocen al agresor (9.67%); las respuestas: No sé a donde acudir o como hacerlo, no tiene más tiempo, le dio miedo y no te hacen caso, representan ,cada una, a un promedio de 6% de las mujeres encuestadas.(Tabla 22).

Razón de la No denuncia	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
No confía en las autoridades	11.85%	16.00%
No sabía que podía denunciar la agresión	16.30%	22.00%
No tiene importancia	11.85%	16.00%
No tiene más tiempo	4.69%	6.33%
No sabe a dónde acudir o cómo hacerlo	5.68%	7.67%
Le dio miedo	5.93%	8.00%
No te hacen caso	7.41%	10.00%
Es normal que pase	0.49%	0.67%
No hay nadie que atienda	3.70%	5.00%
No alcanzas a acusarlos	10.86%	14.67%
No sé a quién acusar / no los conozco	8.89%	12.00%
Le dio vergüenza	0.99%	1.33%
Se defiende sola	0.49%	0.67%
No hay ninguna cerca	0.74%	1.00%
No lo consideran un delito ante nuestra ley	0.00%	0.00%
Toman represalias / nos amenazan	0.74%	1.00%
Si denuncié	4.20%	5.67%
Otro	5.19%	7.00%
Suma total	100.00%	135.00%

Tabla 22. Razones para la no denuncia *Porcentaje de casos con menciones.

Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de las columnas es mayor al 100%.

De las mujeres que sí han acudido a alguna autoridad competente o han denunciado algún acto de violencia sexual por lo menos una vez, la mayoría lo ha hecho al número de emergencias 911, 1.67% en

la fiscalía, mientras que 2% de ellas han acudido a la policía. El resto lo ha hecho en el centro de justicia para las mujeres (1%),

Al ministerio público (0.33%) o en alguna otra instancia no especificada (7.33%) (Tabla 23).

Respecto de las reacciones inmediatas de las mujeres ante la violencia sexual, 20.99% de ellas señalan que no hacen nada cuando son víctimas de algún acto violento, 17.25% se

cambian de lugar o se alejan, 14.01% gritan y 11.51% buscan apoyo de otras personas. Sólo el 2.10% avisa a la policía. Es decir, la mayoría de las mujeres se defienden solas o se alejan y muy pocas buscan auxilios externos, incluyendo el de la policía (Tabla 24).

Instancia a la cual acudió a dar aviso o denunciar los hechos	Suma total
911	2.33%
A la Fiscalía	1.67%
Al centro de Justicia para mujeres	1.00%
Ministerio Publico (MP)	0.33%
No denuncié	85.33%
otro	7.33%
Policia	2.00%
Suma total	100.00%

Tabla 23. Instancias a las que acuden a dar aviso o denunciar

Comúnmente, cuando alguna de esas situaciones le ocurre, ¿qué hace en el momento?	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Grito	15.14%	21.00%
Aviso a la policía	2.64%	3.67%
Me alejo o me cambio de lugar, me pongo en un lugar seguro	15.38%	21.33%
Me defiendo sola (llevo gas, lo pellizco, lo golpeo, lo aviento, etc.)	9.86%	13.67%
Denuncio	2.40%	3.33%
No hago nada, lo ignoro	18.27%	25.33%
Busco apoyo de otra persona	11.06%	15.33%
Lloro	3.61%	5.00%
Les digo de cosas, groserias, lo avergüenzo	5.29%	7.33%
Entro en pánico	4.81%	6.67%
Guardo la calma	1.92%	2.67%
Mostrar seguridad en mí misma	0.72%	1.00%
Corro	8.89%	12.33%
Uso silbato	0.00%	0.00%
Suma total	100.00%	138.67%

Tabla 24. Reacciones inmediatas ante la violencia *Frecuencia de respuesta múltiple:

Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de esta columna es mayor al 100%.

Ante la percepción de inseguridad presente en las mujeres usuarias de los espacios y el transporte públicos en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, propiciada por las frecuentes situaciones de violencia sexual que enfrentan

en dichos ámbitos, las mujeres señalan varias medidas o acciones de autocuidado que llevan a cabo al transitar en espacios y transportes públicos. Las tres medidas que utilizan con mayor frecuencia son:

Debido a la inseguridad que siente, ¿qué medidas ha tomado al usar el transporte público o al transitar en espacios públicos?	Porcentaje ajustado a 100%	Porcentaje de casos con menciones*
Procura andar acompañada	1.83%	2.00%
No sale de noche o muy temprano por la mañana	23.78%	26.00%
Usa ropa holgada o muy cubierta	4.27%	4.67%
Ninguna	17.68%	19.33%
Cambia constantemente de rutas de traslado	8.23%	9.00%
La llevan o la recogen a la parada más cercana de su casa	1.52%	1.67%
Veo para todos lados, ir alerta	10.06%	11.00%
Usa el transporte lo menos posible	0.30%	0.33%
No se sube a taxis en la calle, usa taxis seguros	0.30%	0.33%
Me defiendo	1.52%	1.67%
Cargo algo para defenderme	1.52%	1.67%
No permitir el contacto	1.52%	1.67%
Ir rápido	5.18%	5.67%
Que haya gente en el transporte	0.61%	0.67%
Evitar a los hombres	4.27%	4.67%
No frecuenta plazas o parques	0.00%	0.00%
Ir sentada cerca de la puerta	0.61%	0.67%
Ponerme la mochila / bolsa atrás	0.00%	0.00%
Voy preparada (gas pimienta, taser, alfiler, llaves)	7.32%	8.00%
No traer / llevar objetos de valor	1.52%	1.67%
Esperar una combi más vacía / no tan llena	0.91%	1.00%
Circular por lugares alumbrados	2.44%	2.67%
Uso silbato	0.00%	0.00%
Uso silbato	0.00%	0.00%
No salgo de casa	1.52%	1.67%
Rezar / orar	0.91%	1.00%
No asiste a áreas con muchos ambulantes	0.30%	0.33%
Avisar a familiar	1.83%	2.00%
Suma total	100.00%	109.33%

Tabla 25. Medidas ante la inseguridad *Frecuencia de respuesta múltiple: Podían contestar más de una opción, por lo tanto, la suma de esta columna es mayor al 100%.

a) no sale de noche o muy temprano, b) ninguna, y c) ve a todos lados, ir alerta. Un porcentaje considerable y notable dentro de todas las opciones, es que existen

mujeres que no toman ninguna medida de seguridad. (Tabla 25). Por el resto, estas medidas constituyen en sí mismas restricciones a la autonomía, movilidad y libertad

de las mujeres. Procura andar acompañada en el transporte. No sale de noche o muy temprano. Va preparada (gas pimienta, taser, alfileres etc.).

Un porcentaje considerable y notable dentro de todas las opciones, es que existen mujeres que no toman ninguna medida de seguridad. (Tabla 25).

Por el resto, estas medidas constituyen en sí mismas restricciones a la autonomía, movilidad y libertad de las mujeres.

Reacción de otras personas ante la violencia. Ante la pregunta acerca de cómo reacciona la gente cuando es

testigo de algún acto de violencia cometido contra alguna mujer en espacios o transporte públicos, casi 7 de cada 10 mujeres (69%) señalaron que no tienen ningún tipo de reacción, 5.33% refirió que confrontan al agresor y 19.67% que ayudan o atienden a la víctima, solo el 4% denuncian ante autoridades u operadores del transporte público (Tabla 26), lo que configura un escenario de gran indiferencia y falta de solidaridad de las y los testigos ante la violencia sexual que enfrentan las mujeres en los espacios públicos.

En su experiencia, ¿cómo reaccionan pasajeros y/o transeúntes cuando presencian un acto de violencia sexual contra una mujer?	Suma total
Ayudan o atienden a la víctima	19.67%
Confrontan al agresor	5.33%
Denuncian ante autoridades u operadores del transporte público	4.00%
No hacen nada	69.00%
Otra	2.00%
Suma total	100.00%

Tabla 26. Reacción de pasajeros/as y transeúntes testigos

7 de cada 10 mujeres señalaron que los testigos no hacen nada para ayudar.

Resultados de Grupos Focales

Se realizaron tres grupos focales. El de Las Granjas se llevó a cabo en el zaguán de una tienda ubicada en la Privada Apaches de la Colonia Mirador Yuquis. Se contó con la participación de 8 mujeres de distintas edades que indicaron ser comerciantes, amas de casa, mujeres de la tercera edad y mujeres que realizan movilidad del cuidado: madres que viajan con menores, o acompañando a alguien de la tercera edad.

El grupo focal en la colonia Terán tuvo lugar en el kiosco del Parque Central y también contó con la participación de 8 mujeres de distintas edades entre las que habían mujeres madres con sus hijas, mismas que eran mujeres jóvenes estudiantes; mujeres comerciantes de la tercera edad y una mujer migrante.

El grupo focal en la colonia Real del Bosque fue realizado en espacio público ubicado en Blvd. Real del Bosque esquina con Av. Las Jacarandas, frente a la base del transporte colectivo de las rutas 125 y 126. En el grupo, se contó con la participación de 5 mujeres de edades variadas; principalmente mujeres solteras trabajadoras, madres de familia y comerciantes.

En el primer grupo focal, se observó la diferencia entre la percepción de seguridad en el transporte público y espacios públicos dependiendo de la edad de las participantes. Las mayores rara vez reaccionaron a preguntas sobre acoso y se enfocaron más a iluminación y el trato de los choferes, mientras que las más jóvenes reaccionaron enérgica y participativamente sobre acoso sexual de otros usuarios hacia ellas y sus hijas. En este grupo la mayoría de las participantes eran vecinas conocidas e incluso familiares, la conversación fue más fluida y entraron en confianza más rápidamente.

"En ocasiones he visto cómo algunos hombres miran las piernas de mi bebé de dos años, que he tenido que acomodarle su vestidito para que dejen de verla"

J., Las Granjas

En el grupo focal de Terán se observó que las participantes más jóvenes reaccionaron fuertemente a las actitudes de acoso sexual, mientras que las mayores culpan a la ropa y a las actitudes "provocadoras" de las mujeres, sin embargo al final de la sesión fue notable el cambio de percepción de varias de ellas. Este grupo fue interesante ya que entre las participantes había una mujer de la tercera edad y analfabeta, otra joven migrante, observar y escuchar sus reacciones y aportaciones fueron un elemento que dejan ver la interculturalidad en la interacción y la dinámica que se generó. Las participantes no se conocían, lo cual fue un poco desafiante para sus primeras participaciones y para que confiaran en las implementadoras. Después de leer el consentimiento informado y mencionarles que no tendrían que usar sus nombres verdaderos para firmarlo ni para presentarse en los audios, logramos ganar su confianza, sin embargo al principio algunas participantes se vieron reservadas en sus respuestas.

En el grupo focal de Real del Bosque hubo mayor reconocimiento del acoso porque algunas participantes tenían mayor conocimiento sobre la violencia de género y

compartieron sus perspectivas y experiencias con las demás integrantes del grupo.

" Yo sólo salgo con mi esposo y aún acompañada, me han nalgueado; hay hombres a los que no les importa"

K., Terán

En los tres grupos focales se observó que, si bien algunas de las mujeres asistentes no respondían verbalmente hacia algunos de los cuestionamientos realizados, si lo hacían corporalmente a través de, por ejemplo, muecas o cambios de posición. Aunado a ello, fue notorio que, principalmente al inicio de las conversaciones, la mayoría de las participantes mostraban incomodidad o resistencia al tema porque veían al acoso como algo ajeno a su realidad.

"yo, así como estoy de viejita y como vengo vestida con mi mandil, todavía me ofrecen ray y uno sabe cómo le hablan a uno para no confiar"

N., Terán

Algunas, sobre todo las participantes más grandes, al principio negaban haber vivido acoso en el transporte y espacio público. Sin embargo, conforme se generaba mayor confianza en el grupo y las más jóvenes nombraban casos específicos de acoso que habían presenciado, las demás asistentes pudieron reconocer experiencias propias o cercanas similares de acoso.

Lo anterior, permite entrever que, en ocasiones, las mujeres, en especial aquellas de edad avanzada, no se identifican como víctimas de acoso aunque lo sean, debido al desconocimiento sobre las distintas formas de acoso, la normalización de esas prácticas en la sociedad y de culpabilizar a la mujer como responsable de ser acosada. Las mujeres de 50 años en adelante, por ejemplo, mencionaron que hay piropos amables que dejan pasar, mientras que las más jóvenes expresaron que cualquier tipo de piropo las hace sentir incómodas.

Si bien en los tres grupos focales se habló de la inseguridad a la que la ciudadanía en general se enfrenta todos los días, también se reconoció que las mujeres, niñas y niños son más propensas no solo a violencias como robo o asalto, sino

también a una serie de vejaciones sexuales que las hace víctimas de acoso. Este problema se intensifica para las mujeres que trabajan en lugares de mucha afluencia peatonal por lo que prefieren viajar con monederos o bolsas pequeñas pegadas al cuerpo para evitar ser “bolseadas”. Asimismo, las mujeres evitan usar artefactos de valor, como celulares, en el transporte y los espacios públicos para disminuir riesgos de robo.

Las mujeres señalaron sentirse más propensas al acoso en el horario nocturno, el cual es considerado más inseguro en general; los cambios de ruta del transporte público sin previo aviso también les provoca mayor incertidumbre, inseguridad y, por lo tanto, se sienten más vulnerables.

Específicamente en las granjas, se mencionó que los autobuses eran más riesgosos porque había más posibilidad de ser acosada. Aunado a esto, las mujeres participantes mencionaron sentirse más vulnerables e inseguras al viajar solas con sus hijas o hijos ya que se sienten responsables de su cuidado, de que no se extravíen y no reciban miradas lascivas ni tocamientos de índole sexual por hombres.

Después de identificar casos cercanos o propios de acoso, se les solicitó a las participantes compartir ejemplos de respuesta ante casos de acoso; la mayoría mencionó no hacer nada al respecto cuando eran testigos de un acto de violencia o acoso y que sus acciones se centran en estrategias personales para prevenir ser acosadas y violentadas; pero no fue mencionado otro tipo de mecanismo institucional o legal que se pudiera aprovechar. Mencionaron que cuando se sienten en riesgo dentro del transporte público acuden al chofer por ayuda, o a alguna otra mujer que se encuentre en el transporte. Sobre vestimenta y cuidados preventivos hubo opiniones encontradas: mientras que para las mujeres de 50 años en adelante es crucial no vestir provocativamente para ser acosadas, las más jóvenes mencionaron que no importa cómo te vistas, el acoso está presente hasta con ropa deportiva.

Muchas, además, consideran los zapatos deportivos como el calzado idóneo para usar en el transporte público en lugar de tacones, con el fin de facilitar su movilidad en caso de sentirse en una situación de riesgo.

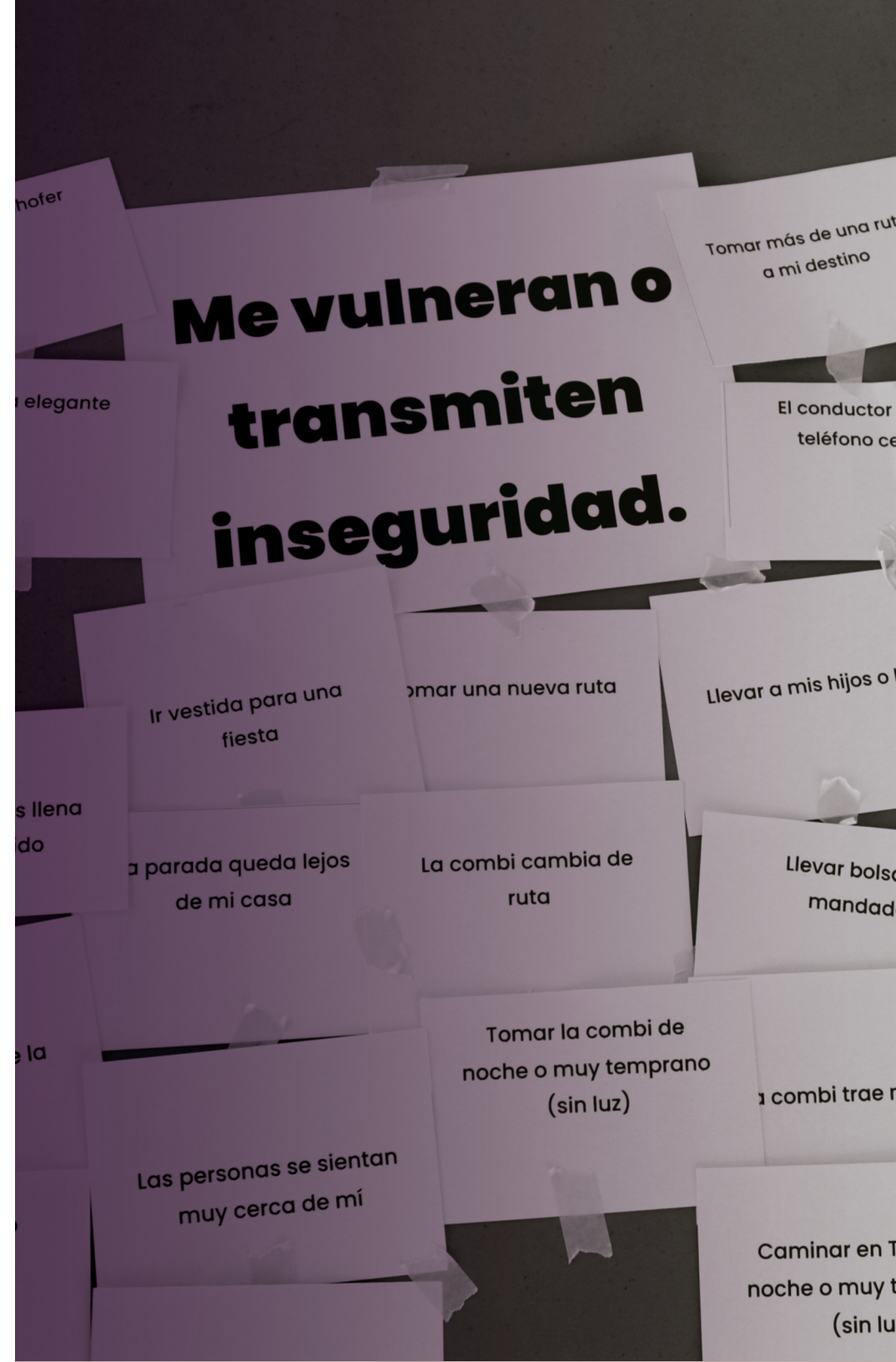
Al finalizar la sesión, las participantes compartieron ideas y sugerencias para mejorar su seguridad en el transporte y espacios públicos, como más choferes mujeres; más empatía y amabilidad para las personas de la tercera edad; límites de velocidad para las combis y manejo más cauteloso, así como un botón de pánico dentro del transporte. También mencionaron relevante mejorar la iluminación en espacios públicos y en las paradas del transporte público; la pavimentación de calles; fortalecer el tejido social con personas vecinas y colonas; establecer casetas de policías, mayor presencia de patrullas en la vía pública y socializar con ellos tanto la problemática del acoso como su papel de respuesta.

De igual forma, la mayoría de las participantes afirmó sentirse más segura al ver a más mujeres a su alrededor, aunque no fueran conocidas, en su tránsito por la vía pública, y al trasladarse durante el día; aunque el horario no las ha exonerado de robos, principalmente en la zona centro de la ciudad.

Es importante subrayar que sólo un grupo reducido de participantes iba sola a los encuentros de grupos focales, la mayoría iba acompañada de otras mujeres cercanas, confirmando que sí se sienten más seguras en el espacio y traslado público si va con otras.

Si bien las participantes compartían ciertas características como ser mujeres habitantes de colonias específicas de la periferia de Tuxtla y usuarias del transporte público; sus particularidades fueron un factor indispensable para obtener un diagnóstico representativo y enriquecido de experiencias diversas alrededor de la violencia sexual y el acoso.

La interculturalidad se manifestó en las distintas edades de las participantes; en sus niveles educativos: mujeres analfabetas, otras con dificultades para la comprensión lectora, mujeres estudiantes; en sus roles como amas de casa, cuidadoras, empleadas, comerciantes; algunas con condición de migrantes, adaptándose a nuevos entornos y con distintas perspectivas del problema del acoso; con perspectivas distintas: de madres, abuelas, hijas, hermanas. Todo esto se tradujo en una dinámica llena de diversidad cultural, diálogo, escucha y apertura a otras formas de vivir los espacios públicos.



Resultados de Recorridos Guiados

Se llevaron a cabo tres Recorridos Guiados acompañando a una usuaria en cada colonia.

Para la colonia Terán, el trayecto comenzó en la zona de Infonavit Solidaridad, se realizó un transbordo en el centro de la ciudad y finalizó en la colonia Las Nubes, en el Libramiento Sur. Se tomaron dos rutas de transporte público colectivo, la ruta 25 y la ruta 2. Se inició a las 7:51 am y finalizó a las 8:47 am.

Para la colonia Las Granjas, el trayecto comenzó en la Fiscalía General de Estado, ubicada en el Libramiento Norte y finalizó en la colonia Las Granjas. Se tomó la ruta 128. Se inició a las 7:24 pm y finalizó a las 8:00 pm. El recorrido se realizó en compañía del esposo de la usuaria.

En la colonia Real del Bosque, el trayecto comenzó en la calle Trébol, se realizó un transbordo en el Boulevard Belisario Domínguez y finalizó en la colonia Plan de Ayala. Se tomaron dos rutas de

transporte público colectivo: 125 y 79. Se inició a las 8:15 am y finalizó a las 9:20 am.

La usuaria de Terán se encuentra en la categoría etárea joven, y las usuarias en Las Granjas y Real del Bosque en la categoría adulta. Las usuarias de Terán y Real del Bosque se identifican a sí mismas como mestizas y la usuaria de Las Granjas como afrodescendiente. Todas se identifican a sí mismas como mujeres.

Sobre la iluminación en las colonias, las usuarias opinan que es deficiente. Las luminarias están mal distribuidas e incluso, muchas no funcionan. En la mayoría de las calles transitadas entre la parada del transporte público y el inicio o final del trayecto, no es posible identificar el rostro de una persona a 25 metros de distancia en la noche, aunando la existencia de árboles, estructuras y postes que tapan la iluminación. Con respecto a la iluminación sobre las banquetas

peatonales, en la colonia Terán es considerada satisfactoria, mientras que en Real del Bosque y Las Granjas es deficiente. Si nos referimos a la entrada de las casas y edificios, en las tres colonias se considera satisfactoria.

Las tres usuarias afirman que en su colonia, durante la mañana y mitad del día circulan muchas personas. En la noche, hasta las 22:00 hrs, la cantidad disminuye en Real del Bosque y Las Granjas, y después de las 22:00 hrs, la circulación es poca o nula en estas.

En los trayectos que realizan hacia la parada del transporte público colectivo, las usuarias afirmaron que existen lugares donde podrían esconderse personas, algunos mencionados fueron: contenedores de basura, callejones o senderos, obras en construcción, lotes baldíos, maleza, jardines comunales, entre otros. Identificaron que una solución sería retirar vehículos estacionados, podar árboles y arbustos e instalar espejos de seguridad.

Acerca de la posibilidad de tomar rutas alternativas, en Terán se mencionó que sería el transporte privado para evitar las zonas sin iluminación o de riesgo. En Las Granjas tomar alternativas implica transbordar y se eleva el costo. En Real del Bosque no existen más opciones de rutas; incluso, es necesario dirigirse varias paradas antes, ya que la única ruta disponible es muy concurrida y en horas pico las unidades se saturan.

Sobre la facilidad de rutas de escape si fuese necesario, en el trayecto de Terán-Centro se consideró fácil. En los trayectos Real del Bosque-Av. Central, Libramiento Norte-Las Granjas y Centro-Las Nubes, se consideraron muy difíciles ya que la ruta atraviesa zonas deshabitadas o a distancia de los espacios públicos concurridos.

Si nos referimos a la audibilidad en los trayectos en caso de necesitar ayuda; en Terán, por lo general hay viviendas alrededor. Durante el transbordo en el centro de la ciudad existen negocios comerciales, sin embargo, estos están aún cerrados. La distancia audible aproximada es de una cuadra.

Durante el trayecto a la colonia Las Granjas sobre el Libramiento Norte se observaron oficinas y negocios comerciales, al llegar a la colonia residen viviendas. La distancia audible es de más de una cuadra en el tramo a pie por el Libramiento Norte, y de 20 metros en Las Granjas.

En Real del Bosque se observan viviendas; en la zona del transbordo, sobre el Boulevard Belisario Domínguez, hay restaurantes y negocios comerciales y al final del recorrido, en la colonia Plan de Ayala, existen comercios ambulantes. Si se transita por Real del Bosque en horarios poco concurridos, la distancia audible sería de una cuadra. Durante estos trayectos, la usuaria de esta colonia ha intervenido para auxiliar a mujeres menores de edad en

casos de acoso dentro de la unidad de transporte, y también ha sido víctima. En algunos casos, los agresores han subido a la unidad en estado de ebriedad.

Para los servicios de emergencia, personal de seguridad o policía; en general, las usuarias desconocen la frecuencia y localización del patrullaje en las tres colonias. En Las Granjas y Real del Bosque afirmaron que en caso de requerir unidades, la policía se presenta tarde o no se presenta. En el caso de instituciones públicas, en Las Granjas está el CEDECO Las Granjas. En Real del Bosque no se identificó ninguna institución pública con presencia en la zona.

Con respecto a las señalizaciones para ubicarse dentro del espacio público, la percepción general es deficiente, escasa y en algunos casos nula. En ninguna de las tres colonias se observó señalización para emergencias y mapas de ubicación. Además, son notorias las señales de daño o destrucción intencional en letreros o señalamientos

Sobre la urbanización de las colonias visitadas, la impresión que tienen las usuarias en general es que es de regular a deficiente. Para realizar recorridos a pie, las banquetas en el trayecto Libramiento Norte-Las Granjas en repetidas ocasiones presentaron limitantes: obstrucciones, deterioros e incluso ausencia de estas y de pasos peatonales. Esto pone en peligro la seguridad del transeúnte y dificulta la movilidad de personas con discapacidad motriz.

Sobre el mantenimiento y limpieza, las zonas habitadas se aprecian más cuidadas, mientras que en los trayectos no habitados o poco transitados se observa la falta de limpieza. Según la experiencia de las usuarias acompañadas en los recorridos, las reparaciones son tardías o inexistentes.

Con respecto al diseño de las rutas; la usuaria en Terán comentó que las rutas disponibles desde su ubicación, en su mayoría se dirigen al centro de la ciudad por lo que es necesario transbordar. La frecuencia del servicio no supera los 15 minutos y la distancia

entre paradas es poca. En Real del Bosque existen únicamente dos rutas de transporte y se saturan en las horas pico. Durante el recorrido guiado, no se pudo apreciar ya que se llevó a cabo bajo las medidas de confinamiento por COVID-19. En condiciones normales, para su traslado por la mañana, la usuaria toma un mototaxi hasta la base de la ruta, a un kilómetro de distancia aproximadamente. Sobre el Boulevard Belisario Domínguez, realiza un transbordo para llegar a su destino. El costo diario del traslado a su centro laboral es de \$42 a \$52 pesos, el gasto mensual es hasta de \$1,248 pesos. Para el traslado de vuelta, la usuaria debe aumentar su recorrido para llegar a una parada donde las unidades aún tengan espacio, un aproximado de 7 km, esto es 40 a 60 minutos diarios.

Se observó que las actividades sociales y culturales en los espacios públicos de las colonias visitadas contribuyen a mejorar la percepción de seguridad en las mujeres que transitan por el espacio.

Todas las usuarias mencionaron contar con personas en la zona, en caso de emergencia. Ya sean parejas e incluso, otras mujeres que han estado en situación de riesgo en el trayecto y con quienes generaron vínculos. En Real del Bosque, la usuaria señaló que los conductores estables de las rutas son amables y generan confianza a la comunidad. Por el contrario, los conductores de reemplazo tienden a acosar con mayor frecuencia.

En los aspectos interculturales sobre la experiencia y narrativa de las usuarias, una diferencia significativa fue en relación a la diversidad de cuerpos.

Las participantes que se identificaron como mestizas no mencionaron barreras de uso en el diseño de los asientos en las unidades, mientras que la participante que se identificó como afrodescendiente nombró que se siente discriminada por su sobrepeso durante el abordaje al transporte, en donde los asientos no están asignados ni se respeta el cupo máximo de la unidad. Aunado a esto, mencionó que constantemente es víctima de acoso y

miradas morbosas por parte de usuarios del transporte por las características particulares de su complexión.

La condición socioeconómica también influyó en las experiencias narradas. La usuaria de Terán menciona sentirse segura en su colonia durante la noche ya que en su retorno a casa, no ve problema en pagar un servicio particular de taxi una vez terminado el horario del transporte público. La usuaria de Real del Bosque, tiene la posibilidad de cubrir el gasto extra que representa el uso de un mototaxi para llegar a la parada inicial de la ruta, de no contar con este recurso, el acceso al transporte público colectivo se dificultaría aumentando tiempos de traslado.

Para la usuaria de Las Granjas, el trayecto más rápido hacia su destino implica realizar un transbordo y cubrir el gasto de dos pasajes. Esto le genera una barrera económica, por lo que la única opción es sacrificar su tiempo personal y hacer uso de una sola ruta, más extensa en cuestión de desplazamiento.

Una diferencia significativa entre la manera de participar de las usuarias fue la categoría etárea. La usuaria de Terán, quien se encuentra en la categoría etárea joven, compartió más detalles sobre sus experiencias y opiniones, mientras que la usuaria de Las Granjas, en la categoría adulta, compartió detalles generales sobre el estado del transporte y el espacio, pero no se mostró abierta a platicar sobre las situaciones de acoso y violencia de género.

Como factor a resaltar para potenciar la inclusión, fue el nivel de involucramiento dentro de su comunidad y la conciencia de género. La usuaria de Real del Bosque quien está activamente involucrada en las actividades vecinales, ha realizado un análisis más profundo de las situaciones en el espacio público de su colonia y las rutas de transporte que frecuente, y se siente responsable de intervenir para auxiliar. Las usuarias de Terán y Las Granjas, están informadas de los diferentes aspectos que vulneran la seguridad de las mujeres, sin embargo no están involucradas en las actividades vecinales.

Se siente discriminada por su sobrepeso durante su abordaje al transporte... constantemente es víctima de acoso y miradas morbosas por parte de los usuarios.



Conclusiones y Recomendaciones

De acuerdo con los resultados de la investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

1

Se observa la **falta de reconocimiento y percepción de gravedad** de las agresiones de carácter sexual en el espacio y transporte público. **Solo el 26% de las mujeres encuestadas declararon haber vivido acoso** por lo menos en una ocasión en toda su vida, **sin embargo, mas del 75% de ellas declaró haber sido víctima de acoso**, cuando se les preguntó por tipos de acoso específico: A 6 de cada 10 les han dicho piropos, al 70% les han mirado el cuerpo morbosamente y a 1 de cada 100 la han obligado a tener relaciones sexuales contra su voluntad.

2

Destaca la **normalización de la reducción de la libertad de las mujeres** como respuesta a la inseguridad: no salir, salir solamente acompañadas o modificar su vestimenta para evitar acoso fueron acciones comúnmente mencionadas en los grupos focales, recorridos guiados y entrevistas telefónicas.

3

Las encuestadas mencionaron que en caso de ser víctimas de agresiones sexuales, **la reacción más frecuente es no hacer nada** al respecto. 7 de cada 10 mujeres no saben a donde pueden acudir a denunciar y 2 de cada 10 creen que los actos violentos no tienen la importancia como para denunciarlos.

También se mencionó que **los testigos no suelen actuar de manera inmediata para intervenir contra las conductas violentas** y de carácter sexual hacia las mujeres que transitan en el espacio público. Las mujeres declararon que 7 de cada 10 veces, los testigos no reaccionan o intervienen frente a un acto de violencia sexual contra la mujer.

4

Las estrategias y respuestas de cuidado de las mujeres ante la violencia y acoso que viven, se quedan en la esfera de lo individual, **existe poco reconocimiento del carácter público** de este problema. La encuesta reveló que 20 de cada 100 mujeres no sabía que podía denunciar el acoso.

5

Ante incidentes de emergencia, la mayoría de las mujeres en los grupos focales reportaron que **la respuesta de las autoridades es tardía**, inexistente o insuficiente.

6

Las mujeres reportaron sentirse más seguras en **espacios donde conocen e identifican a las personas** (vecinos que se conocen entre sí y personal de las rutas de transporte público que ya son conocidos).

7

La **falta de señalización en las rutas**, vehículos, mobiliario urbano (paraderos) y recorridos del transporte público, condiciona la movilidad de las mujeres con necesidades diversas, con especial afectación a las mujeres analfabetas, mujeres que usan poco el transporte público y mujeres recién llegadas a la ciudad o de paso.

8

El actual **diseño de la red de rutas del transporte público** en Tuxtla Gutiérrez impacta de manera negativa en la movilidad de las mujeres, orillándolas a hacer trayectos más largos a pie, aumentando los tiempos y costos de viajes, generando la necesidad de utilizar un segundo tipo de transporte o transbordo a otra ruta.

9

Aunque el estudio estuvo enfocado en el acoso en el transporte público, las mujeres relataron haber sufrido **acoso a lo largo de todo su trayecto**: al usar el transporte público colectivo, en el traslado a pie hacia la parada del transporte, posteriores al uso de transporte y en los tiempos de espera.

10

Las mujeres señalaron que la **infraestructura y mobiliario público ineficiente**, deteriorado o ausente, las hace sentir inseguras y/o las vulnera en situaciones de riesgo. Algunas de las más mencionadas son: calles mal iluminadas; banquetas obstruidas, en mal estado o inexistentes; falta de paraderos y rampas para personas con movilidad limitada casi inexistentes.

11

Las mujeres nombraron que los **vehículos del transporte público no son seguros** para viajar, por el diseño de los asientos, la cantidad de personas a las que se les permite abordar y la dinámica al interior. Además señalaron que la **velocidad** a la que se mueven los vehículos afecta la calidad del recorrido. Esto es especialmente relevante en el caso de las mujeres que generalmente llevan a cabo movilidad del cuidado, es decir que viajan con bultos, niños, niñas, y otras personas a cargo.

12

Las mujeres declararon sentirse más **seguras durante sus traslados cuando conocen la ruta**, las paradas, los tiempos y al personal del transporte público.

13

La información recabada de manera cuantitativa y cualitativa, revela que una cantidad significativa de **las mujeres encuestadas experimentaron acoso, con independencia de la edad**, empezando el acoso a edades muy tempranas de la infancia. 26% de las mujeres entre 15 a 29 años declararon haber sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público a lo largo de la vida o en el último año.

14

Algunas mujeres señalaron haber percibido un trato diferencial y negativo al usar el transporte público, por parte de pasajeros y/o operadores con base en la diferencia de cuerpos: complexión física y/o peso, capacidades motrices y edad.

15

Propuestas de acción


Ante las problemáticas que vulneran a las mujeres en su movilidad.

El diseño e implementación de un **programa de sensibilización** para con la violencia de género, haciendo hincapié en el espectro de acoso y otras agresiones que puedan ocurrir en el espacio público, poniendo especial atención en la necesidad de programas diferenciados para hombres y mujeres y con estrategias y alcances interculturales.


Propiciar la co-creación de **estrategias de seguridad comunitarias** con perspectiva de género y orientadas a la reconstrucción del tejido social como clave en la prevención de la violencia contra las mujeres.

Garantizar la acción eficaz y **efectiva de las autoridades de seguridad pública**: desde la prevención, atención a reportes de emergencia, denuncia, detención y seguimiento, con una estrategia de perspectiva de género.


Garantizar la accesibilidad en los espacios públicos a herramientas que permitan a las víctimas **solicitar auxilio o realizar denuncias** de manera oportuna. Algunas de las soluciones mencionadas fueron: carteles con información, botones de pánico y puestos de atención inmediata. Estas medidas propuestas se deben pilotear, monitorear y evaluar sus resultados, antes de ser implementadas como acciones o políticas públicas.




Creación de alianzas o mesas de trabajo que permitan implementar las acciones que respondan a las necesidades detectadas, como empresas transportistas, sociedad civil organizada, comercios locales, instituciones de los distintos niveles de gobierno, etc.




Construir una **base normativa del transporte público que permita una regulación y estandarización del servicio**, especialmente en lo relacionado a los recorridos de las rutas y la ubicación de las paradas, para así responder eficazmente a las necesidades de movilidad y seguridad de las mujeres usuarias.




Se recomienda el **diseño de la infraestructura y mobiliario urbano basado en las necesidades puntuales de las mujeres al ocuparlos**, tomando en cuenta elementos como la movilidad del cuidado (traslado con personas a cargo, como menores o adultos mayores o movilidad con bultos), la interculturalidad (que responda a necesidades de la diversidad de mujeres, con distintos grados de estudio, distintos niveles de conocimiento de la ciudad, distintas lenguas, etc) y la inclusión (que no generen barreras para mujeres de distintas complejidades físicas, capacidades motrices diferentes, edades, etc.)



Se recomienda ahondar en el estudio de origen y destino de las usuarias para el **rediseño de la red de transporte público**, con miras a la reducción de los tiempos de traslado y transbordos y con una visión “multimodal” al momento de diseñar las estrategias para la movilidad segura de las mujeres, reconociendo y articulando “otros” modos de moverse, como moto taxis, bici taxis, a pie, bicicletas, etc.



Implementar acciones de “acupuntura urbana”, es decir, bajo una táctica de **diseño estratégico que promueva la regeneración urbana a nivel local**, con recursos focalizados, para tener un impacto transformador, desde y para las mujeres en las zonas donde su desplazamiento es mayor e inseguro, como la dinamización de las calles promoviendo cierto tipo de comercio en determinados horarios.



Dado que esta investigación se llevó a cabo en un año atípico (durante el confinamiento por COVID-19), **se sugiere ampliar la investigación**, tanto en tiempo como también en otras poblaciones de la ciudad, para enriquecer los resultados y fortalecer los alcances de la misma.



Referencias

Arancibia, J. Billi, M. Bustamante, C. Guerrero, M. Meniconi, L. Molina, M. y Saavedra P. (2015). Acoso Sexual Callejero: Contexto y dimensiones. Chile. Observatorio contra el acoso callejero de Chile. Recuperado de: <https://www.ocac.cl/wp-content/uploads/2016/09/Acoso-Sexual-Callejero-Contexto-y-dimensiones-2015.pdf>

Código penal para el estado de Chiapas. (2018). México, D.F.: Anaya Editores

Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. (2015). Guía y Herramientas para la Transversalización de la Interculturalidad Consejo de Participación Ciudadana y Control Social. Coordinación General de Interculturalidad de las Comunidades, Pueblos y Nacionalidades Indígenas, Pueblo Afroecuatoriano y Montubio. Ecuador.

Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres, (2017). Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Recuperado de <https://www.gob.mx/conavim/documentos/ley-general-de-acceso-de-las-mujeres-a-una-vida-libre-de-violencia-pdf>

Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Contra las Mujeres, (2016). Declaratoria de Alerta de Violencia de Género en Chiapas. Recuperado <https://www.gob.mx/conavim/documentos/solicitud-de-alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-en-el-estado-de-chiapas>

Corres, D. (2020). Metodología CIUATL. Auditorías Territoriales para la Evaluación y transformación del espacio público con perspectiva y necesidades de las mujeres.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. IDEO.ORG. s/f. Guided Tour. Recuperado de <https://www.designkit.org/methods/guided-tour>

IDEO.ORG (2015). Guía para Trabajo de Campo- Diseño Centrado en las Personas. Recuperado de https://www.designkit.org/resources/1?utm_medium=ApproachPage&utm_source=www.ideo.org&utm_campaign=FGButton

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2014). Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT). México. INEGI.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2015). Censo General de Población y Vivienda. México. INEGI. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/estructura/default.html#Mapas>

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2016). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH). México. INEGI.

Lambrick, M. Rainero, L. (2010). Ciudades Seguras. Red Mujer y Habitat Latina America & Women in Cities International. Recuperado de <https://www.endvawnow.org/uploads/modules/pdf/1304107231.pdf>

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

Programa de Ciudades Inclusivas de Género del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas en apoyo de acciones para eliminar la violencia contra la mujer. (2009). Guía para Grupos Focales. recuperado de Objectives: (endvawnow.org)

Rincón, E. (2020). 2019: Estado de la Violencia contra las Mujeres en Chiapas. Observatorio Ciudadano Chiapas.

Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones. (2018). Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Tuxtla Gutiérrez (PIMUS).

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. (05 de noviembre de 2020). Solicitud de información llamadas de emergencia por violencia contra la mujer. Periodo enero 2016-septiembre 2020, para el municipio de Tuxtla Gutiérrez.

Soto, P. (2019). Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Banco Interamericano de Desarrollo.

Ureste, M.(2019). Crece el porcentaje de mexicanos que opinan que las mujeres son violadas por provocar a los hombres. CDMX, México: Animal Político. Recuperado en: <https://www.animalpolitico.com/2019/03/mexicanos-mujeres-encuesta-violadas-provocar-hombres/>

Urry, J. (2007). Mobilities. Cambridge, UK: Polity.

Zermeño, F. Olivares, E. (2018). Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad De México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. ONU Mujeres.



Anexos

- Anexo 1. Mapeo Rutas De Transporte Público Colectivo
- Anexo 2. Encuestas De Campo: Cuestionario
- Anexo 3. Guía De Observación Con Perspectiva Intercultural
- Anexo 4. Guía De Observación: Grupos Focales
- Anexo 5. Grupos Focales: Clasificación De Tarjetas
- Anexo 6. Grupos Focales: Afirmaciones Provocadoras De Conversación
- Anexo 7. Guía De Observación: Recorridos Guiados
- Anexo 8. Entrevista Semiestructurada: Cuestionario
- Anexo 9. Memoria Fotográfica



**TUXTLA
GUTIÉRREZ**
Ayuntamiento | 2010 - 2021

Secretaría
para la Igualdad
de las Mujeres