

# Políticas para las mujeres en el transporte público: repensando el Programa Viajemos Seguras de la Ciudad de México

David Martínez Mendizábal<sup>1</sup>

Martha Lucía Micher Camarena<sup>2</sup>

## Resumen

El artículo ofrece un conjunto de reflexiones para comprender el Programa Viajemos Seguras en la Ciudad de México, experiencia pionera en Latinoamérica, y que se creó con el objetivo de diseñar y aplicar políticas públicas, desde un enfoque de género, para garantizar que las mujeres viajen más seguras y libres de violencia en el transporte público. La sistematización permite observar las implicaciones institucionales y los procesos que se deben vencer cuando se pretende impulsar una política social compleja a favor de los derechos humanos de las mujeres.

## Palabras clave

Violencias contra las mujeres; Transporte público; Transversalidad en políticas públicas.

## Políticas para as mulheres no transporte público: repensando o programa Viajemos Seguras da cidade do México

## Resumo

O artigo oferece uma série de reflexões para compreender o Programa Viajemos Seguro na Cidade do México, experiência pioneira na América Latina, que foi criado com o objectivo de elaborar e implementar políticas públicas a partir de uma perspectiva de género para assegurar que as mulheres viajem mais seguras e livres da violência no transporte público. A sistematização nos permite observar as implicações institucionais e os processos que devem ser superados ao tentar promover uma política social complexa para os direitos humanos das mulheres.

## Palavras-chave

Violência contra as mulheres; Transporte público; Transversalidade nas políticas públicas.

## Policies for women in public transport: rethinking the Program Viajemos Seguras in Mexico City

### Abstract

The article conveys reflections which help understanding the “Women Traveling Safe” program in Mexico City, Pioneer experience in Latin America created with the aim of developing and implementing public policies from a gender perspective in order to guarantee that women travel on public transportation safely and free of violence. This systematization allows us to observe institutional implications and processes that have to be worked out when complex social policies in favor of the women’s human rights are to be promoted.

### Keywords

Violence against women; Public transport; Gender mainstreaming.

### Introducción

Este artículo<sup>3</sup>, busca recuperar las claves fundamentales para la comprensión del Programa Viajemos Seguras implantado en el entonces Distrito Federal, capital de la República Mexicana y ahora llamada Ciudad de México. El período que abarca el análisis es 2007-2012.

La búsqueda de políticas públicas novedosas ha presentado retos a un enfoque de derechos caracterizado por su progresividad, es decir, la capacidad de reconocer, promover e impulsar nuevos derechos que hagan frente a las complejas dinámicas de los países en el Siglo XXI.

El enfoque de derechos humanos en políticas públicas, requiere del avance en la conceptualización y operación del derecho a la ciudad como un derecho colectivo y ciudadano en construcción, proceso en el que los movimientos sociales de mujeres han sido fundamentales para la definición de su contenido y aplicación. Las mujeres y hombres tienen maneras diferentes de vivir, transitar, disfrutar la ciudad y por lo tanto necesidades específicas que deben atenderse desde la visión de género y conforme a principios como la igualdad y la seguridad ciudadana, para favorecer el ejercicio pleno del derecho de las mujeres a una vida libre de violencia y a vivir en ciudades seguras.

El Programa Viajemos Seguras de la Ciudad de México abreva de las corrientes conceptuales basadas en derechos humanos – del cual se deriva el derecho a la ciudad –, seguridad ciudadana e incorporación de la perspectiva de género en políticas públicas y representa según una publicación de CEPAL, una de las experiencias pioneras en el terreno de la definición e implantación de políticas y programas dirigidas a la seguridad de las mujeres en el transporte público (ROSAS Y SALAZAR, 2015).

En el mismo sentido, un estudio de UNIFEM, realizado por Lambrick y Rainero (2010) retomaron algunos de los componentes del programa para ejemplificar las buenas prácticas, no sólo posibles, sino en operación y las exhibió dentro de un contexto de análisis de políticas para ciudades seguras de las mujeres en países como Kenia, India, Canadá, Estados Unidos y México.

Al considerarse como una de las experiencias pioneras en el sub continente latinoamericano, justifica el tratamiento del tema, sin embargo, el artículo propone una variante interesante con respecto a otros enfoques que han prevalecido en su análisis.

Si bien es cierto que la política pública es una tarea colectiva, la autora de este artículo encabezó el diseño y la operación de este programa. No se desea sustituir los análisis que han realizado las instituciones internacionales a través de investigadores e investigadoras, sino sumar un punto de vista desde las hacedoras y operadoras de políticas públicas. En este sentido se trata de reivindicar la generación de conocimiento que se hace desde la esfera gubernamental y como un aporte importante al ámbito de la reflexión y discusión en la esfera de lo social.

De las distintas fases que contiene el diseño e implantación de una política pública, se enfatizará la detección del problema y el diseño, pues son en general, las menos documentadas en los análisis realizados del Programa. Y en ellas se notará una fuerte participación de organismos de la sociedad civil y la incorporación de los resultados de investigaciones impulsadas “ex profeso” orientadas a ganar en comprensión y visibilidad la serie de obstáculos que enfrentan las mujeres para acceder al disfrute del derecho a la ciudad, con condiciones seguras en el espacio público.

### **Ciudades seguras y violencias contra las mujeres en el DF: un acercamiento socio jurídico**

El diseño de políticas públicas, como todo proceso social, escapa por mucho a una trayectoria en línea recta que va, según una visión mecánica, del planteamiento del problema hasta la evaluación y con etapas intermedias bien localizadas y secuenciadas.

En el contexto de este carácter recursivo y dinámico, la acción pública se encuentra ubicada en un campo de lucha de variadas tensiones y con una población que escapa a simples comportamientos racionales de cálculo y conveniencia –teoría de la acción racional–, máxime, como es el caso que nos ocupa, cuando se trata de institucionalizar los esfuerzos de un gobierno en materia de derechos humanos de las mujeres para dar continuidad una vez que concluye el período para el cual fue electo.

El origen y diseño del programa de Viajemos Seguras se caracteriza por una dinámica compleja, no lineal, con acciones que:

se derivan, desvían, invierten su sentido, provocan reacciones y contracciones que las sumergen...el juego del devenir es de una prodigiosa complejidad. La historia innova, se desvía, titubea. Cambia de raíl, gira: la contracorriente suscitada por una corriente se mezcla con la corriente y lo desviado se convierte en lo corriente. La evolución es deriva, desviación, creación, y es también rupturas, perturbaciones crisis. (MORIN, 2011, p.21)

Si se hiciese una cronología de la experiencia que ahora se comparte, se observaría exactamente una dinámica similar a lo que plantea Morin (2011): a una preocupación del gobierno, que se genera de los reclamos y los reportes de inseguridad de las mujeres en el transporte público, le seguirían investigaciones, documentaciones, discusiones, participación ciudadana, observación, fundamentación jurídica, recuperación de lo aprendido en los foros en los que el equipo y la directora general del Instituto de las Mujeres del DF había participado, en fin, cambios de raíl bruscos, en términos de Morin. ¿Por dónde comenzó, entonces? Su génesis se encuentra en múltiples procesos coincidentes, que, en algún momento derivaron en una propuesta expresa del Jefe de Gobierno del Distrito Federal hacia el Instituto de las Mujeres del DF para disminuir la inseguridad de las mujeres en el transporte público y atender y sancionar el abuso sexual del que son víctimas (o el cual enfrentan diariamente en el espacio público).

El contexto intelectual y experiencial de los grupos de mujeres que actuaron desde y con el gobierno de la Ciudad de México para la creación del Programa Viajemos Seguras se enmarca en la militancia feminista, lo que implicó una vinculación estrecha con las Convenciones y Tratados Internacionales de Derechos Humanos, experiencias, documentos y retos construidos en una dinámica supranacional, reinterpretada a la luz de los conocimientos y problemas propios de la sociedad mexicana.

Este tipo de articulación establecida entre la esfera gubernamental y el movimiento feminista obedece a la necesidad de provocar transformaciones dentro del Estado, visión que no siempre es compartida en los grupos de mujeres y en general con una fracción de la ciudadanía en la que subyace una visión antiestatista.

Al respecto Thwaites (2010, p. 29-30), como una crítica a esta visión antiestatista de la acción ciudadana, considera que:

uno de los problemas principales que tiene esta perspectiva es que no diferencia el espacio territorial nacional-estatal como lugar específico de disputa a escala global de la lógica de dominación estatal al interior de tal espacio. La consecuencia es que subestima las luchas que se pueden desarrollar dentro de los límites de los espacios jurídico-territoriales de los Estados realmente existentes y las formas de materialización de conquistas populares en la trama estatal.

La necesidad de establecer programas alternativos que doten de mayor seguridad en el espacio público y que ensanchen las posibilidades concretas de ejercer el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad y libre de violencias para las mujeres, se ubica en la línea teórica que considera la validez de la lucha partidaria por acceder al poder público, como un ámbito que no puede descuidarse pues la situación concreta de millones de mujeres se ve afectada por las decisiones que en uno u otro sentido se tomen desde la esfera gubernamental.

El derecho de las mujeres a vivir y transitar por espacios públicos libres de violencia en la Ciudad de México tuvo su fundamento normativo en leyes y mecanismos jurídicos locales claramente influenciados por las obligaciones internacionales en materia de derechos de las mujeres como son la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), en 1981, así como en la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing de 1995; la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, Belém do Pará, ratificada en 1998 y por las sucesivas confirmaciones quinquenales de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ONU, 2000).

De la Convención Interamericana para Erradicar la Violencia contra las Mujeres, Convención Belém do Pará (1996) se desprende que la violencia contra las mujeres se entiende “como cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado” (art. 1°).

Un punto de quiebre en la legislación a favor de los derechos humanos de las mujeres en México es el proceso de elaboración y publicación en el Diario Oficial de la Federación en febrero del 2007 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en la cual la Directora del Instituto de las Mujeres en el período 2006-2012, había participado como legisladora.

En esta Ley General, gestada en la LIX Legislatura 2003-2006 se mandata que las entidades federativas, el Distrito Federal y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias expedirán las normas legales y tomarán las medidas presupuestales y administrativas correspondientes, “para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, de conformidad con los Tratados Internacionales en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres, ratificados por el Estado mexicano” (Diario Oficial de la Federación 2007, art. 2).

La armonización ordenada por la Ley General no fue cumplida a cabalidad en todas las entidades federativas, de hecho, en buena parte de ellas, fue hasta tres años después que se transformaron las leyes locales por parte de las legislaturas estatales, a pesar que el artículo décimo transitorio señalaba un máximo de seis meses, como fecha límite. Los grupos más conservadores en el país fueron un ancla para que realmente el espíritu de la Ley General no fuera asumido de forma correcta.

En la Ciudad de México confluyeron varios factores que hicieron posible, en un período de tiempo corto, la elaboración y publicación en enero del 2008, la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal, entre ellos se encuentran:

- a) Un gobierno de izquierda, feminista, representado por el Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard, el gabinete integrado por personas reconocidas de la izquierda mexicana y el equipo de la Dirección General del Instituto de las Mujeres del DF.
- b) La cobertura jurídica que proporcionó la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y el proceso social que se pudo impulsar.
- c) El movimiento de mujeres feministas, de larga tradición en el Distrito Federal.
- d) Un Congreso local, con una marcada mayoría de diputados y diputadas de izquierda, que, en este punto concreto, establecieron una relación inteligente con el gobierno de la Ciudad de México, aunque no exenta de conflictos y negociaciones.

La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2008) pudo incorporar algunos aspectos no contemplados en la Ley General y reconoce: a) tipos y modalidades de violencia contra las mujeres por los distintos daños que puede ocasionar y b) los diferentes ámbitos tanto públicos como privados donde puede ocurrir (art. 3, 6 y 7), considerando dentro de estos tipos, la violencia sexual, definida como

toda acción u omisión que amenaza, pone en riesgo o lesiona la libertad, seguridad, integridad y desarrollo psicosexual de la mujeres, como miradas o palabras lascivas, hostigamiento, prácticas sexuales no voluntarias, acoso, violación, explotación sexual comercial, trata de personas para la explotación sexual o el uso denigrantes de la imagen de la mujer (art. 6).

En el mismo sentido, define la violencia en la comunidad como

aquella cometida de forma individual o colectiva, que atenta contra su seguridad e integridad personal y que puede ocurrir en el barrio, en los espacios públicos o de uso común, de libre tránsito o en inmuebles públicos, propiciando su discriminación, marginación o exclusión social (fracción IV del artículo 7).

La violencia contra las mujeres en la ciudad y la percepción de inseguridad mantienen una estrecha relación con las condiciones, diseño y mantenimiento del espacio público, así como el uso y socialización del mismo.

Las mujeres de la Ciudad de México, se han incorporado en mayor número, al ámbito laboral, académico, político, estudiantil, empresarial y social. El número de hogares con jefatura femenina ha obligado también a las mujeres a trasladarse y recorrer la ciudad para arribar a su destino, ocupando el espacio comunitario, lo cual ha provocado agresiones de todo tipo, impidiendo que el derecho a vivir sin violencia se viva en igualdad de condiciones a los hombres.

El territorio no es neutral en cuanto a los hechos delictivos contra las mujeres y mucho menos la seguridad; se pueden reconocer zonas y lugares de la ciudad “marcados” fuertemente, ya sea por sus condiciones de abandono y/o ruptura de redes sociales, o bien, de protección de las personas. En cuanto a la seguridad, si bien es un derecho de mujeres y hombres, el impacto y los resultados son distintos, pues la integridad sexual de las mujeres, se ve mucho más afectada en

ellas con prácticas sexuales que las denigran, vulneran su seguridad, dignidad e incluso ponen en riesgo su vida. Así pues, la inseguridad de las mujeres tiene una connotación sexual que a diferencia de los hombres, también enfrentando la inseguridad, no se ven afectados en su integridad sexual.

El entorno urbano (las características del espacio y las actividades que promueve) no es ajeno a las desigualdades sociales, y por ende a la violencia social, y en específico, a la violencia contra las mujeres.

El diseño y mantenimiento de las vías de tránsito, accesos, espacios de permanencia como plazas y parques aluden directamente a una necesidad de seguridad: iluminación (ver y ser vista); señalización (saber dónde se está), mantenimiento de parques, jardines y lotes baldíos, infraestructura de apoyo para solicitar ayuda en caso de necesidad (teléfonos), ubicación de las paradas de transporte, recorridos del mismo favoreciendo las conectividades entre distintas actividades y de la vivienda.

No en vano se está en medio de la gestación del derecho a la ciudad, un novedoso derecho colectivo propuesto en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (FORO SOCIAL DE LAS AMÉRICAS, 2004) y que es resultado de varios procesos de reivindicación de los derechos políticos, sociales, económicos y culturales que ha sido impulsado por movimientos sociales en los que el papel de las organizaciones de mujeres ha sido preponderante.

En ese sentido es destacable lo que establece la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad (CITY & SHELTER et al, 1995) documento que expresa un conjunto de buenas prácticas aconsejadas por la Organización de las Naciones Unidas, que formula cinco aspectos prioritarios para las mujeres en las ciudades, con plena vigencia en la actualidad: 1) planeamiento urbano y desarrollo sostenible; 2) seguridad; 3) movilidad; 4) hábitat y equipamientos locales; y 5) estrategia urbana, para proponer una nueva filosofía de planificación urbana para el desarrollo de una sociedad más emancipada y libre de estereotipos, en la medida que sea incluido el factor género en la planeación urbana.

## **La institucionalización de la perspectiva de género en la Ciudad de México**

Un ejemplo palpable de la conquista gradual de los derechos humanos para la población ha sido la Ciudad de México y diversas investigaciones (CANTO, 2013; MEDRANOY HUDSON, 2015; MARTÍNEZ, 2011), coinciden en señalar a 1997 como un año clave para el viraje radical de las políticas públicas establecidas en la capital de la República Mexicana.



Hasta el año de 1997 las y los habitantes de la ciudad no tenían derecho a elegir al Jefe de Gobierno – equivalente a un gobernador-, ni a sus jefes delegacionales – cargo similar a las presidencias municipales-; tampoco tenían una constitución propia, una asamblea legislativa (o Congreso local) pues el Presidente de la República tenía la facultad, por ser la capital del país, de nombrar verticalmente a todos los funcionarios y funcionarias del aparato burocrático. El Congreso federal, aprobaba el presupuesto y la contratación de la deuda.

En la primera elección democrática para Jefe de Gobierno, resulta triunfador un representante de la izquierda y con ello concluye la dominación del partido oficial, el Partido Revolucionario Institucional, que durante décadas había gobernado la ciudad. La alternancia se hace realidad por primera vez en la Ciudad de México.

Un grupo distinto, mujeres y hombres en el poder con nuevas ideas, con un repertorio intelectual y diferente trayectoria promueven cambios significativos en las acciones públicas. El eje conceptual de los derechos sociales ha sustentado formalmente desde 1997 la propuesta para la Ciudad de México. Esta perspectiva se ha ido reenfocando a lo largo del período hasta llegar a una visión compatible con la agenda ciudadana, desde una perspectiva de derechos humanos, reinterpretada por una tradición identificada genéricamente como de izquierda.

La concepción de persona socialmente construida, constitutiva de tal enfoque de derechos humanos asume la igualdad básica entre todas las personas, la libertad como atributo y la dignidad como valor central en todos los seres humanos.

La Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal (LDSDF), primera en su tipo en México, fue publicada en el 2000 y afirma que “las disposiciones de la presente Ley son de orden público e interés social y tiene por objeto promover, proteger y garantizar el cumplimiento de los derechos sociales de los habitantes del Distrito Federal” (art. 1) y entiende el desarrollo social como “el proceso de realización de los derechos de la población” (art. 3 numeral VI).

La centralidad de los derechos sociales en la concepción de política social se ha ido complementando con otras características que se desprenden de este potente punto de partida inicial.

Del 1997 al 2012, cada administración ha impulsado esfuerzos de distinto nivel para contar con una sistematización de los programas sociales y una teorización sobre los modelos impulsados. Este elemento ha contribuido a que se produzca un proceso caracterizado por cierta continuidad con respecto a las etapas anteriores y que a la vez combine quiebres e innovaciones sustantivas.

El gobierno de la Ciudad de México correspondiente al período 2006-2012 puso especial énfasis en los derechos de las mujeres para vivir una vida libre de violencia y retoma como eje central los derechos sexuales y reproductivos. Hacer vigente el derecho a decidir una maternidad libre y voluntaria, una vieja, pero vigente demanda del feminismo, quizá sea el proceso más álgido que esta administración tomó como bandera.

Esto no es gratuito, pues cuando menos hay tres factores que influyen para que el tema de la igualdad de género se coloque en el primer plano de los esfuerzos de gobierno del DF:

- a) Los derechos humanos de las mujeres, las acciones afirmativas y las políticas públicas con perspectiva de género han sido una lucha recurrente y tenaz por parte del movimiento feminista. En el DF se asienta una buena parte de la masa crítica productora de teoría y de activistas del movimiento feminista;
- b) La voluntad política, la postura ideológica y la convicción de la jefatura de gobierno por erradicar la desigualdad entre mujeres y hombres y entonces transversalizar la perspectiva de género. La trayectoria de la mayor parte de las y los funcionarios públicos y su repertorio social, también está orientada por una perspectiva de izquierda feminista. De hecho el Instituto de las Mujeres (Inmujeres DF) forma parte del gabinete del Jefe de Gobierno, aunque por normatividad no necesariamente tendría que ser así;
- c) El trabajo de institucionalización y visibilización gestionado por el equipo de trabajo del Instituto de las Mujeres, que se ha orientado a incorporar la transversalidad de la perspectiva de género en la administración pública.

La Ciudad de México, de 1997 al 2012, fue pionera en este país en el diseño y aplicación de políticas públicas dirigidas a generar entornos seguros para las mujeres, particularmente en aquellos rubros en donde las manifestaciones de violencia son frecuentes, como es el ámbito comunitario y en especial el transporte público.

La voluntad política por parte de la Jefatura de Gobierno para innovar acciones públicas que hicieran frente a la inseguridad urbana, fue un factor de primer orden en la estructuración de una agenda pública con perspectiva de género. La violencia que se expresa y se enfrenta diariamente en el tránsito por los espacios públicos, ocasiona la marginación y exclusión en el uso y apropiación de la ciudad por parte de la ciudadanía y en especial de las mujeres.

La respuesta al reto planteado por la problemática específica de las mujeres en el DF se encuentra plasmado en el Programa General de Desarrollo 2007-2012, específicamente en el diagnóstico que da origen al eje 1, Reforma política, derechos plenos a la ciudad y sus habitantes:

Esta administración se propone continuar los esfuerzos de los gobiernos anteriores para garantizar el trato justo y equitativo a las mujeres en todos los ámbitos. Ha habido, durante los últimos años, avances sustanciales... pese a ello, este gobierno reconoce que aún falta mucho por andaren el camino hacia la equidad de género, condición esencial para garantizar el pleno acceso de las mujeres a sus derechos (GDF, 2007, p.18).

De este diagnóstico se deriva el objetivo de “Institucionalizar la perspectiva de género en todas las acciones y niveles de gobierno” (GDF, 2007, p.19). Esta formulación precisa, además de indicar las prioridades y los ejes de acción sustantivos de la administración en turno, sería un buen argumento central para negociar el posterior trabajo interinstitucional requerido para hacer viable el Programa de Viajemos Seguras.

Durante muchos años prevaleció la estrategia de invisibilizar la inseguridad que padecen las mujeres en el ámbito comunitario o espacio público, esa “ceguera de género” provocaba un ambiente muy favorable para abusar de ellas, violentarlas, realizar tocamientos y prácticas denigrantes, aunado a un alto nivel de impunidad, al no existir condiciones para que las mujeres denunciaran aquellas conductas misóginas y machistas por parte de los hombres. La impunidad que prevalecía generaba en el imaginario social la idea de que la violencia en contra de las mujeres en el espacio público era naturalmente permitida.

El gobierno de la Ciudad de México reconoció la dimensión y la gravedad que representa para la seguridad humana la violencia contra las mujeres en el espacio comunitario, ya que ésta no sólo afecta la integridad, seguridad, libertad y dignidad, sino que también inhibe el ejercicio de una ciudadanía plena e impide la participación de las mujeres en la vida comunitaria y en la transformación de su entorno y advirtió que un entorno de violencia comunitaria impacta de manera diferenciada a las mujeres.

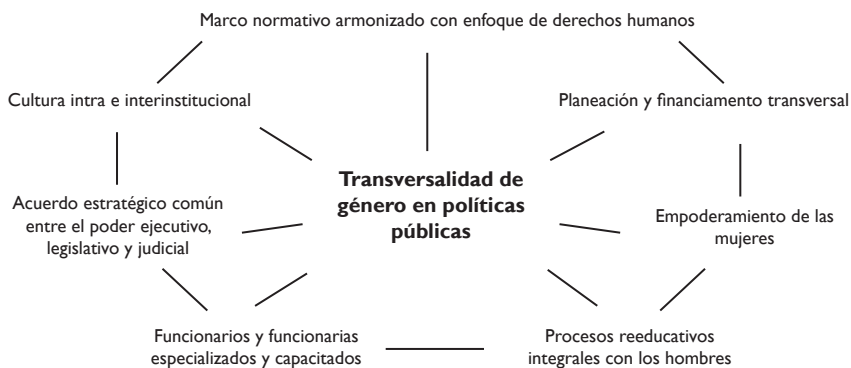
La violencia se expresa de diferentes formas y en distintos espacios no solamente privados, sino públicos, como la calle, los lugares de trabajo, educativos, de recreación, y de socialización en general y no es exclusiva de un tipo de mujer por su edad, sus características físicas, su condición política, económica y cultural, por su identidad social o preferencia.

También se reconoció que es el Estado el sujeto obligado a respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, y por ende debegenerar condiciones de seguridad para las mujeres. De ahí surge una búsqueda de respuestas ante este agravio cotidiano que afecta de manera particular a las mujeres y que ha convertido el caso de la Ciudad de México en un ejemplo paradigmático de la capacidad que un gobierno con voluntad política y visión de género puede tener para impulsar mediante un modelo de atención multidimensional, la transformación del espacio público y generar entornos más seguros para las mujeres.

Una acción pública con perspectiva de género y que pretende diseñarse desde el concepto de transversalidad, se enfrenta dentro del campo de las políticas públicas con un entorno complejo (MORIN, 2011 y complicado. El impulso de acciones públicas de distinta índole, con instituciones del Estado diferentes – y de los tres poderes – y ubicados en un campo de poder, requiere una acción coordinada, con cierta simultaneidad y con ladebida velocidad para atender los problemas acuciantes de la ciudadanía.

El gráfico 1 representa un modelo sobre los componentes principales de este proceso complejo y que ha servido de base para operar programas como Viajemos Seguras, en el contexto de la acción empoderada del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal. Como se puede observar hay elementos de orden normativo, políticos, de participación ciudadana, financieros – con la cualidad de transversal –, de cultura institucional, de trabajo reeducativo con los hombres y de empoderamiento de las mujeres. Este último muy relacionado con las estrategias de difusión y de conocimiento del programa por parte de las mujeres.

### Gráfico 1. Factores principales para estructurar una política transversal con perspectiva de género



Fuente: elaboración propia.

Cada factor juega un papel irrenunciable en el conjunto. Este carácter sistémico, las resistencias socio culturales del tema de género, la interrelación que implica la vinculación de las partes y el trabajo político que se encuentra en la base de la negociación para cubrir todas las fases de la política pública, esboza el conjunto de problemas que hubo de salvar para impulsar este programa pionero en América Latina.

### **Proceso de diseño e implantación del Programa de Viajemos Seguras**

Según Rosas y Salazar (2015), en su estudio para CEPAL, el abordaje de la violencia de género en el espacio público en América Latina es aún incipiente y seleccionan para su análisis algunos de los programas existentes: Viajemos Seguras y No te pases, en Ciudad de México; Yo viajo segura en el Metropolitano y Oye Varón, en Lima y Una Rosa no se Roza, en Bogotá.

Añaden:

el primero de los programas puestos en marcha en Ciudad de México se denominó Viajemos Seguras en el Transporte Público. Este fue implementado por el gobierno federal y realiza acciones de prevención, atención y procuración de justicia contra la violencia de género en los espacios públicos (ROZAS Y SALAZAR, 2015, p.77).

Aunque el documento contiene un análisis útil que pondera positivamente el diseño del Programa Viajemos Seguras, atribuirse al gobierno federal es un error. Habrá de corregirse con puntualidad esta afirmación y decir que el gobierno federal no contribuyó de modo alguno. El diseño y su operación descansa bajo la responsabilidad del gobierno de la Ciudad de México, de otra manera no habría congruencia con lo que posteriormente las autoras señalan al atribuirle al Instituto de las Mujeres del DF la responsabilidad de su coordinación.

El origen del programa se ubica en el reconocimiento del grave problema de la inseguridad de las mujeres en el transporte público. La ubicación formal en los planes de gobierno de la perspectiva de género fue un asunto de importancia total para la generación de una política pública que enfrentara este problema.

En el 2008, el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, mediante los fondos de coinversión, impulsó la investigación sobre Acoso Sexual en el Metro.

Se aplicó una encuesta en algunos centros de transferencia modal (CETRAM) y los resultados confirmaron la preocupación de las y los funcionarios del Distrito

Federal. La violencia sexual emergió como un problema grave expresado en distintas situaciones como persecuciones, tocamientos, piropos degradantes, entre otros. De las mujeres que manifestaron haber sido víctimas de acoso sexual, el 86% asegura no haber denunciado, 24% siente desconfianza hacia las autoridades, 16% no tiene tiempo y 30% no sabían que podían denunciar la agresión (ZERMEÑOY NÚÑEZ, 2009a).

En una investigación posterior, realizada por las mismas autoras y financiada por el Consejo Nacional para la Prevención y Erradicación de la Discriminación. (CONAPRED), ampliaron la información y confirmaron la marcada diferencia entre mujeres y hombres con respecto a su experiencia en ataques de índole sexual.

Las mujeres, concluye, esta investigación:

deben asumir los costos y las restricciones que implican garantizar su propia seguridad, como destinar más tiempo de traslado usando rutas más seguras y pagar más dinero por ello, restringir salidas de goce y esparcimiento si implican horarios menos seguros, renuncian a su movilidad autónoma, haciéndose acompañar de otras personas... así como dejar de vestirse como desean, entre otras discriminaciones... que enfrentan sólo por el hecho de ser mujeres (ZERMEÑOY NÚÑEZ, 2009b, p. 142)

Una de los instrumentos de escala nacional más importantes para el análisis de la violencia es la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH). La aplicada en el 2011 señala que la violencia de los hombres en contra de las mujeres en espacios comunitarios se agrupa en tres tipos, el 86.5 % de mujeres mayores de 15 años han sufrido algún acto de intimidación, el 38.3% abuso sexual y el 8.7 % agresiones físicas, el 89% de estas agresiones han sido perpetradas por un desconocido.

Aunque los resultados de estos estudios son posteriores a la instauración del Programa Viajemos Seguras, estas cifras corroboraron las estadísticas y estudios internos que ya poseía el Gobierno del Distrito Federal. La sensibilidad sobre el problema fue documentada con datos preocupantes, que facilitaron la gestión del programa.

El Jefe de Gobierno del DF, instruyó al Inmujeres-DF para coordinar el trabajo interinstitucional entre los organismos de transporte público, así como a las instituciones responsables de la seguridad pública y la procuración de justicia, a fin de diseñar un programa de prevención, atención y sanción de la violencia sexual en el Sistema de Transporte Público (STP) de la Ciudad de México.

Una vez que se muestrearon algunos sitios y se georreferenciaron de acuerdo a los datos proporcionados por la directiva del Metro respecto de cuáles seran las estaciones con mayor incidencia o denuncia de casos de abuso sexual y mayor circulación de mujeres, surge el Programa Viajemos Seguras en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México<sup>4</sup>, en octubre del 2007.

El objetivo se planteó en términos de realizar acciones inter institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, así como juzgados de lo penal, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia, sin poner en riesgo su vida y lleguen a sus destinos sin contratiempos.

Además de estas tres instituciones jugó un papel importante un órgano de la sociedad civil llamado Consejo Ciudadano, quien colaboró directamente con el Inmujeres-DF brindando apoyo jurídico a mujeres víctimas de abuso sexual en los módulos de atención instalados en diversas estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

El Programa consiste en la implementación de medidas preventivas de seguridad, de acceso a la justicia pronta y expedita para ejercer el derecho al tránsito libre y seguro de las mujeres en el Sistema de Transportes Públicos de la Ciudad de México así como la promoción de una cultura de denuncia y de respeto al cuerpo de las mujeres víctimas de delitos sexuales cometidos en su contra. Inicialmente se centró en atender los problemas de violencia en el Metro y posteriormente se fueron sumando otros tipos de transporte público como el tren ligero, el trolebús, metrobús y finalmente los taxis.

Las partes sustantivas del modelo anterior se explican en los siguientes párrafos:

- a) Una Mesa Interinstitucional, que sesionó mensualmente, con el objetivo de mantener una coordinación eficiente que permitió dar fluidez a las acciones de prevención, atención y procuración de justicia, así como para generar nuevas propuestas y garantizar un tránsito seguro y libre de violencia para las mujeres en el transporte público. Esto permitió abrir un espacio para atender los múltiples y diversos obstáculos que se presentaron, sobre todo al inicio del programa;
- b) Marco legal institucional a través de los mecanismos e instrumentos interinstitucionales para la atención a las víctimas de violencia sexual y acuerdos sobre los procedimientos, en concordancia con lo dispuesto

en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal, a fin de garantizar los derechos que tiene la víctima, de acuerdo a este ordenamiento;

c) Medidas de prevención que tuvieron un fuerte impacto no sólo en la vida de las mujeres sino también en la atención y operación de los servicios por parte de servidoras y servidores públicos. Por un lado las campañas de información y sensibilización del Programa, mediante el uso de señalización especial en el mobiliario de los transportes públicos, carteles, volantes y materiales publicitarios, pero sobre todo la realización de campañas de sensibilización en metrobús, tren ligero y servicio de transporte coordinado;

d) El Programa de Capacitación permanente a las y los policías del SSP-DF asignados al transporte público, sobre todo de STC, metrobús y tren ligero en materia de derechos humanos de las mujeres, derecho a una vida libre de violencia, así como los lineamientos de atención del Programa. Desde 2010 se capacitó también al personal operativo de los transportes públicos de las jefaturas de estación, coordinación de operación y transportación del metrobús, tren ligero y trolebuses, cuyas áreas tienen que ver directamente con la atención a usuarias;

e) Las Unidades Exclusivas o preferenciales de transporte público, diseñadas con enfoque de equidad e inclusión social, a fin de garantizar un transporte especial y seguro para mujeres, niños y niñas, personas con discapacidad y personas de la tercera edad que así lo necesiten.

Estas Unidades representan un esfuerzo en la calidad de la atención, que muy pocas ciudades cuentan y que en la Ciudad de México operan permanentemente, bajo criterios de accesibilidad, ya conocidos en otros países, los cuales están aprendiendo de estos sistemas. Se trata de las ya conocidas unidades Atenea (autobuses rosas) de la Red de Transporte Público.

La medida de separación de mujeres y hombres en las horas de mayor concentración de personas se aplica en tres tipos de transporte público: en el Sistema de Transporte Colectivo –Metro quien ya contaba con esta medida, pero aumentó sus vagones y líneas. Se cubrieron 128 estaciones de seis líneas de alto tránsito, así como, dos conurbadas; metrobús y tren ligero, en sus dos líneas, en horas de alta demanda.



Con casi 22 millones de viajes diarios<sup>5</sup>. De éstos, poco más de dos terceras partes (15.7 millones) se realizan en transporte público, y casi una tercera parte (6.8 millones) en transporte privado. Ante tales características de movilidad urbana a través del transporte público, la separación de usuarias y usuarios al interior de las unidades, se convierte en una medida específica de seguridad para las mujeres en el transporte en la Ciudad de México.

A la aplicación de las primeras medidas relacionadas con la prevención y atención de la violencia sexual en el Metro, le siguieron otras acciones complementarias, entre ellas, las de seguridad en el transporte individual de pasajeros de taxis, que fueron otro esfuerzo interinstitucional para prevenir la violencia contra las mujeres.

De cara al problema de abuso y violación en taxis se convocó a concesionarios y dueños de este transporte con el objeto de actualizar la documentación para prestar el servicio, originando una nueva identificación oficial:

- a) El Tarjetón de Identificación Visible, elaborado y distribuido por la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, denominado Tarjetón Verde, que ha sido un elemento fundamental para disminuir la violencia sexual en este tipo de transporte al permitir a las usuarias, verificar los rasgos físicos del conductor con los datos del tarjetón instalado en un lugar visible y de fácil acceso;
- b) Las campañas de taxi seguro que invitan a la población a no abordar taxis que no traigan a la vista el tarjetón, lo cual ha incidido en más y mejores medidas de seguridad al tomar un taxi.

Uno de los elementos organizativos más notables del Programa Viajemos Seguras, son los Módulos de Atención y Denuncia para casos de Abuso Sexual en el STC, inaugurados en 2008, con la apertura del primer Módulo en la estación Balderas<sup>6</sup>. Un par de meses después se inauguraron cuatro Módulos más de atención a Víctimas por Abuso Sexual en Hidalgo, Indios Verdes, Pantitlán y Pino Suárez, que operan de manera coordinadamente con la Secretaría de Seguridad Pública del DF, la Procuraduría General de Justicia del DF (PGJDF), el Sistema de Transporte Colectivo (STC), el Inmujeres-D.F., el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del Distrito Federal y los juzgados penales del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal (TSJDF).

En agosto de 2010 se reubicaron tres Módulos bajo tierra y se integraron a lo que en ese momento se llamaron Centros de Justicia; dos de ellos a cargo de

la PGJDF, en las estaciones Hidalgo y en Pantitlán, y uno a cargo de la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica, en la estación Guerrero. Todos los Módulos desde su inicio operan de lunes a viernes, de 08:00 a 20:00 horas.

Posterior a ese horario de atención y los fines de semana, la Gerencia de Seguridad Institucional del STCMetro atendía a las víctimas de abuso sexual, trasladándolas a las Agencias Especializadas de la Fiscalía Central de Investigación para Delitos Sexuales de la PGJDF, de acuerdo a los Lineamientos de Operación para casos de Abuso Sexual cometidos en el STC.

Los Módulos se diseñaron para ofrecer servicios como:

- a) Primera intervención en crisis a la víctima de delito sexual, a su llegada;
- b) Asesoría Jurídica en el momento;
- c) Remisión de probable responsable a la instancia jurídica, de acuerdo con cada caso;
- d) Traslado de víctima a las Agencias de la Fiscalía Central de investigación para Delitos Sexuales de la PGJDF o Juzgado Cívico (en su caso) por parte de la Secretaría de Seguridad o del Inmujeres-DF de tal manera que la víctima no corriera mayores riesgos con el agresor o personas cercanas a este;
- e) Acompañamiento de la víctima en todo el proceso de iniciación de denuncia;
- f) Seguimiento de la resolución jurídica por una abogada/o del Inmujeres- DF y un/a Agente del Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y Procuración de Justicia del DF, así como de la víctima, de ser solicitada;
- g) Difusión de información básica por medios impresos o de manera verbal;
- h) Asesoría a mujeres que acuden a los Módulos para otras materias, enlace y/o canalización de la víctima a las instancias competentes.

En el caso de la comisión de delitos sexuales al interior de taxis, el Programa avanzó en un modelo de atención que considera tres escenarios:

- a) Detección de casos por elementos de la SSPDF en los trayectos de taxis; llamada de auxilio una vez sucedido el delito a los teléfonos de emergencias del DF;
- b) Solicitud de apoyo o asesoría a instituciones que atienden a víctimas de la PGJDF y del Inmujeres-DF;

c) Conocimiento de casos por vía de quejas a la Secretaría de Transporte y Vialidad, (actualmente denominada Secretaría de Movilidad) o a teléfonos de emergencias.

Cada uno de estos escenarios está vinculado al área de competencia que activa los mecanismos de atención a víctimas de delito sexual en transporte públicos y que son:

- a) Separación inmediata del probable responsable y traslado seguro de la víctima a una Agencia especializada de delitos sexuales. Los casos se turnan preferentemente a la Agencia 6 de la Fiscalía Central de Investigación para Delitos Sexuales de la PGJDF;
- b) Solicitud de apoyo de patrulla perteneciente al Centro de Atención del Secretario de Seguridad Pública para auxilio o traslado de la víctima;
- c) Solicitud de apoyo de las abogadas de los Módulos Viajemos Seguras, en sus horarios o del Centro de Terapia de Apoyo para Víctimas de Delito Sexual de la PGJDF (CTA).

En caso de no suceder en los horarios de atención y en general en todos los casos, siempre contarán con una abogada victimal (son quienes representan legalmente a aquellas mujeres que no cuenten con los medios económicos suficientes para contratar una o un defensor particular) dependientes de la Subprocuraduría de atención a víctimas de PGJDF, las cuales se encuentran en las Agencias Especializadas para este servicio. Todas las víctimas cuentan con los servicios del Centro de Atención y Terapia a víctimas de delitos sexuales de la misma.

Un ejemplo de la necesidad de articular con una misma línea estratégica de actuación a los tres poderes establecidos en el Distrito Federal, ejecutivo, legislativo y judicial, es El Código Penal del Distrito Federal, que tipifica el delito de abuso sexual y que además prevé un agravante en la pena cuando éste es cometido dentro de un vehículo privado o de transporte público. Sólo en pocas entidades de México han tipificado el acoso sexual y/o el hostigamiento sexual las cuales no son conductas similares al abuso sexual, ya que para que se configuren, se requiere que exista una relación entre la víctima y el agresor ya sea laboral o de jerarquía.

El Programa Viajemos Seguras, ha permitido avanzar en el diseño del protocolo de atención para casos de delitos sexuales cometidos en los transportes

públicos de la Ciudad de México que incluye los procedimientos específicos para la atención a las víctimas en cada tipo de transporte.

De igual manera se innovó en la atención telefónica para casos de delitos sexuales cometidos en el transporte público, una modalidad que se caracteriza por procedimientos especiales para la atención a víctimas, capacitación de operarias y operarios de este servicio, servicios de enlace con la Secretaría de Seguridad Pública para el apoyo de patrullas, de ser necesario y línea telefónica 066 y 089.

Otro aspecto relevante para el buen desarrollo de este programa, es el mecanismo de análisis y seguimiento estadístico de la incidencia delictiva por delito sexual y por transporte, diseñada y elaborada por la Dirección General de Estadística y Política Criminal de la PGJDF, la cual orienta las decisiones cotidianas para el establecimiento de medidas de prevención de la violencia sexual en el transporte público y establece criterios que coadyuven a los servicios de seguridad de los transportes públicos para la detección y en su caso persecución de casos específicos.

El seguimiento de los casos que así lo requieren por parte del Inmujeres-DF ha coadyuvado a la adecuada impartición de justicia. El Programa contempla la solicitud formal del seguimiento de los casos para que el Grupo Estratégico de Seguridad en el Transporte evalúe el nivel de procuración de justicia de manera más oportuna.

Como lo señala en un artículo del Observatorio de Violencia Social, Género y Juventud, de Servicios a la Juventud (2011), el Programa Viajemos es único en su concepto en todo el país, y en muchos países y da cuenta de algunos avances sustantivos, como los ya narrados.

Antes de la estructuración del Programa Viajemos Seguras difícilmente las víctimas sentían confianza de denunciar y a raíz de su implantación, hay una mayor consciencia que les cometieron un delito y que tienen derechos; que las acompañarán y asesorarán adecuadamente en su denuncia y seguimiento de su caso. Aquellos que siguen cometiendo estos delitos ya no pueden cuestionar públicamente a la víctima sin que exista el rechazo social o la rápida detención policiaca.

Al haber puesto atención sobre estos delitos, se tiene más información sobre el modo de cómo se operan y se reconoce la magnitud del problema; antes, sólo se sabía que se cometían con la mayor impunidad y ahora está claramente establecido el reto de lo que esto significa para atenderlo y erradicarlo.

El programa, por supuesto, no ha erradicado la violencia contra de las mujeres en el transporte público. Se requiere una potenciación de todos los elementos

que componen el modelo de atención para un mejor desempeño, sin embargo diversas investigaciones independientes dan cuenta de los avances logrados y a la ya citada propuesta de la entonces Red Mujer y Habitat Latina America y *Women in Cities International* de UNIFEM, de considerar como buena práctica el Programa Viajemos Seguras, se agregan otras.

En el estudio de CEPAL sobre violencia de género en el transporte público, por ejemplo, señala con respecto al Programa Viajemos Seguras:

México es el país pionero en la región latinoamericana en relación a la definición e implementación de políticas y programas destinados a combatir la agresión sexual en el transporte público. Estos no sólo han implicado la segregación de los servicios de transporte para hombres y mujeres en el metro y otros modos de transporte público de la Ciudad de México, sino también la ejecución de campañas educacionales que han visibilizado el problema. Además, la ciudad cuenta con protocolos de denuncia y casetas especiales en las estaciones del metro para su recepción, aunque dichos puestos no son utilizados por los usuarios/as con la frecuencia esperada por las autoridades (ROZAS Y SALAZAR, 2015,77).

En la investigación pionera sobre los primeros efectos del Programa Viajemos Seguras, las mujeres usuarias del transporte público declaran saber la existencia de las medidas adoptadas por el Gobierno del Distrito Federal y dan cuenta de su utilización:

Adicionalmente, en una proporción considerable recurren a las opciones que el GDF proporciona para prevenir la violencia sexual: en el metro se suben a los vagones destinados para las mujeres, procuran no subirse a los taxis ilegales o se fijan en las placas de estos y/o utiliza el transporte Atenea (ZERMEÑO Y NÚÑEZ, 2009b, p. 141).

Esta afirmación se refuerza con otros estudios independientes del GDF en donde se sostiene que

El transporte rosa, por otro lado, no tiene lameta de proteger a la mujer, sino de cambiar la imagen de éstay darle una oportunidad de demostrar su poder, capacidad y papel como ciudadana. Además de la estructura simbólica del programa “Viajemos Seguras” y el transporte rosa, por la fuerte reacción en respuesta a los

taxis y colectivos rosas, se puede afirmar, con confianza, que la cultura que mantenía la ideología innata para explicar las diferencias entre los hombres y las mujeres está siendo destruida por el “Movimiento Rosa de Tránsito”. (DUNCKEL-GRAGLIA, 2013, p.174).

Y la misma autora enfatiza un elemento central constitutivo del diseño del programa Viajemos Seguras y que condiciona la viabilidad y pertinencia de este tipo de estrategias cuando afirma que este tipo de medidas son positivas sólo si se ven acompañadas en modificación de las causas fundamentales que origina la violencia en contra de las mujeres y si este proceso tiende a empoderarlas.

Si bien todos los elementos del modelo son interdependientes y necesarios, el trabajo de empoderamiento de las mujeres debe ir acompañado de programas de reeducación integral para los hombres de forma que les permita la deconstrucción de sus esquemas patriarcales para construir nuevas formas de ser hombres y descubrir lo que se ha denominado las nuevas masculinidades. Sólo así se podrá disfrutar, acceder, transitar, vivir la ciudad en condiciones de igualdad, con respeto a las libertades y libre de violencia en contra de las mujeres.

## Conclusiones

Sin duda que aún no se cumplen todos los procedimientos diseñados; en buena medida la población aún se rige por estereotipos de género y culpa a las víctimas por su apariencia; o temen a la corrupción de las autoridades o simplemente desconfían del sistema y no denuncian al considerar que no vale la pena. No todas las autoridades cumplen con su deber, y consideran que no es importante atender los abusos sexuales; se tienen mecanismos lentos para dar seguimiento a los procesos de procuración de justicia, y hay un déficit en la capacitación del personal para estar en condiciones de contar con un servicio igual, en todos los transportes públicos. La concepción de Morin (2011) sobre los procesos sociales complejos da cuenta de los nuevos problemas que surge a raíz de la aplicación de acciones públicas.

Aún en contra de las resistencias que representa la cultura machista y discriminatoria para el avance de la igualdad sustantiva de las mujeres, en la Ciudad de México, las mujeres transitan por el espacio público más empoderadas para enfrentar al agresor, conocen más sus derechos y las instituciones que las defienden, tienen mayor confianza en el transporte público, a sabiendas de que se cuentan con más y mejores herramientas para su seguridad y son conscientes de que estos programas tienen un escrupuloso seguimiento y se encuentran en constante mejoría.

El período analizado, 2007 - 2012, da cuenta de las acciones y políticas públicas para que a las mujeres se les garantice el derecho a vivir libres de violencias. El marco legislativo y programático señala obligaciones y derechos para la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres, el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, la equidad y la seguridad ciudadana desde un enfoque de género.

El Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México, pionero en América Latina según instituciones como CEPAL, ONU Habitat y el entonces UNIFEM se caracteriza por no ser sólo una actividad sino que pone el aparato estatal al servicio de la erradicación de las violencias en contra de las mujeres. Enfrenta con acciones concretas el reto lanzado por ONU Habitat, para construir Ciudades Seguras en las que se privilegie la libertad, el respeto, el goce y el disfrute de los espacios públicos frente al miedo, al temor y a la violencia.

## Referencias

CANTO, M.. *Quince años de política social en el Distrito Federal: Balance y propuestas para su fortalecimiento*. Distrito Federal de México: Consejo de Evaluación del Desarrollo Social del Distrito Federal. 2013

CITY & SHELTER, FOPA GROUPE CADRE DE VIE, PRAXIS, SEIROV-NIROV. *Carta Europea de la Mujeres en la Ciudad*. Unidad para la Igualdad de Oportunidades de la Comisión de la Unión Europea 1994-1995. Instituto Juan de Herrera. Madrid, España. 1995.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*. México, 1 feb. 2007. p.2.

DUNCKEL-GRAGLIA, Amy. *Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres*. Revista de Estudios de Género. La ventana, vol. IV, núm. 37, 2013, pp. 148-176. Universidad de Guadalajara. Guadalajara, México. 2013.

FORO SOCIAL DE LAS AMÉRICAS. *Carta Mundial de Derecho a la Ciudad*. Foro Mundial Urbano - Barcelona – Quito. Octubre 2004.

GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL. *Ley de Desarrollo Social Para el Distrito Federal*. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. V Legislatura. México, 2000.

\_\_\_\_\_. *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal*. Gobierno del Distrito Federal. México, 2007.

\_\_\_\_\_. *Ley de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Distrito Federal*. Asamblea Legislativa del Distrito Federal, V Legislatura. México, 29 enero 2008, 2008.

LAMBRICK, M. y RAINERO L. *Secondary Red Mujer y Habitat Latina America & Women in Cities International*. Ciudades Seguras. UNIFEM, feb. 2010.

MARTÍNEZ, D. *Los ejes del paradigma de política social en el DF, y su posible utilidad para realizar análisis comparativos*. En PATIÑO, Iván, MARTÍNEZ, David, VALENCIA, Enrique. *La necesaria reconfiguración de la política social en México*. Universidad de Guadalajara; KAS, UIA León. 2011.

MEDRANO, A. y HUDSON, J., *La lucha por la autonomía y la política social del Distrito federal: efectos y tensiones con el ámbito federal*. En *Territorio y Política social subnacional en México*. BERRIOS, Pilar, LÓPEZ, Álvaro y MORENO, Pedro. Fontamara, UAM. 2015.

MICHER, M. *La construcción de los espacios públicos seguros y libres de violencia contra las mujeres*. El Caso Viajemos Seguras en el Transporte Público. Seminario Internacional Ciudades Seguras. Ciudad Universitaria, México, 2014.

MORIN, E. *¿Hacia dónde va el mundo?* Madrid, Paidós, 2011.

OBSERVATORIO DE VIOLENCIA SOCIAL, GÉNERO Y JUVENTUD, DE SERVICIOS A LA JUVENTUD, AC de 2011. *El Instituto de las Mujeres del Distrito Federal y el Acceso a la justicia para las víctimas de violencia contra las mujeres*. Boletín 11. p. 3-10. 2011

ROZAS, P. y SALAZAR, R. *Violencia de género en el transporte público*. Una regulación pendiente. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. ONU- CEPAL. Santiago de Chile. 2015.

THWAITES, M. *Después de la globalización neoliberal: ¿Qué Estado en América Latina?* En OSAL (Buenos Aires: CLACSO) Año XI, N° 27, abril. pp. 19-43. 2010

ZERMEÑO, M. y NUÑEZ, E. *La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México*. CLADEM. Geo retrospectiva. Secretaría de Desarrollo Social del DF. Inmujeres- DF. México, 2009a.

\_\_\_\_\_. *La discriminación y violencia en contra de las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México*. Consejo Nacional para la Prevención y Erradicación de la



Discriminación. (CONAPRED). Dirección General Adjunta de Estudios, Legislación y Políticas Públicas. México. 2009b.

## Notas

- 1 David Martínez Mendizábal. Doctor en Estudios Científico-Sociales. Profesor- Investigador de la Universidad Iberoamericana León. México. Correo: david.martínez@leon.uia.mx
- 2 Martha Lucía Micher Camarena. Pedagoga con Posgrado en Derechos Humanos. Consultora en políticas públicas transversales con perspectiva de género, violencias contra las mujeres y derechos políticos. Correo: malumicher@hotmail.com
- 3 El trabajo tiene como referenciala ponencia de Martha Lucía Micher, titulada “La construcción de los espacios públicos seguros y libres de violencia contra las mujeres dentro de la políticas públicas estratégicas para el ejercicio de los derechos de las mujeres. El Caso Viajeros Seguras en el Transporte Público”. De esta ponencia y de los apuntes de la autora sobre el diseñooriginal del programa, se desprenden los datos descriptivos de este trabajo y que han sido reproducidos textualmente por otras autoras en diversos estudios.
- 4 Para un análisis más amplio ver Micher, Martha (2014).
- 5 Hay que considerar que la Ciudad de México tiene alrededor de 9 millones de habitantes, pero la llamada Zona Metropolitana del Valle de México, con la que tiene extensos vasos comunicantes de tipo labora,l estudiantil, recreativo y de tramitación, posee una población de 22 millones de personas. Para calibrar la afluencia, una sola estación, Indios Verdes, reporta medio millón de pasajeros en un solo día.
- 6 Balderas, Indios Verdes, Pino Suárez, Hidalgo, Pantitlán y Guerrero son los nombres de las estaciones del Metro y algunas de ellas son las más concurridas en la ciudad.

**Artigo recebido no mês de julho de 2016 e aceito para publicação no mês de agosto de 2016.**

