

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

**LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y
ADMINISTRACIÓN URBANA**

**PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS: ¿UNA NUEVA
DISCRIMINACIÓN?**

TRABAJO RECEPCIONAL

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTAN

JUAN CARLOS LUNAR HERNÁNDEZ

ISABEL JOSÉ MORALES

Directora de trabajo recepcional: Dra. María del Pilar Padierna Jiménez

Ciudad de México, abril de 2017

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

**Los autores de este trabajo, agradecen y reconocen a la
Universidad Autónoma de la Ciudad de México por el apoyo
económico recibido para la impresión del mismo**

AGRADECIMIENTOS DE ISABEL JOSÉ MORALES



Doy gracias a Dios por darme salud y fuerza y permitirme llegar a este momento de la vida, por poder concluir una meta más y por el regalo tan grande que me dio “mi carrera”, estoy contenta y feliz con ella.

Quiero agradecer a la Doctora María del Pilar Padierna, por habernos aceptado para la realización de este trabajo, por la paciencia, la enseñanza, la asesoría, el tiempo y disposición que siempre mostró para con nosotros. Gracias por ser la guía del conocimiento en el trayecto de la investigación del trabajo recepcional, muchas felicidades por ser una profesional en su labor.

Asimismo, agradecer a mis lectores: Dra. Amezquita León, Mtra. Carolina Galván, Mtro. Armando González y Dr Héctor Salinas, fue un honor el que hayan aceptado la revisión de este trabajo; gracias por emitir observaciones y por aportar su sabiduría que fueron esenciales para el enriquecimiento del trabajo, gracias por haber sido parte de él.

Doy gracias a mi esposo Arturo e hijo Ian y a mis Padres, por el apoyo incondicional que recibí de ellos, el tiempo que dedicaron en cuidar a mi bebé, para que paso a paso, pudiera asistir a las asesorías y pudiera concluir el proyecto, asimismo por el apoyo y el ánimo que me dieron, los quiero mucho.

Agradezco a mi compañero Juan Carlos Lunar Hernández por ya que junto a él se realizó este trabajo, en un equipo en el cual se pusieron grandes empeños, intercambios de conocimientos, esfuerzos y aprendizajes.

Asimismo, agradecer a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) por el apoyo académico, administrativo y económico que nos ha otorgado para nuestra formación.

GRACIAS

Isabel José Morales

AGRADECIMIENTOS DE JUAN CARLOS LUNAR HERNÁNDEZ

Quiero agradecer profundamente a cada una de las personas, que fueron el incentivo en mi vida cotidiana, para que pudiera llegar hasta este gran momento.

Antes de todo, tengo que dar las gracias a Dios, pues sin él nada de lo que tengo en esta vida sería posible, es más cada una de las personas e instituciones que a continuación mencionaré fueron puestas por mi creador, para que todo se diera en el momento y tiempo adecuado.

No tengo palabras para agradecer la felicidad que sentí al ser recibido en el bachillerato Instituto De Educación Media Superior (IEMS), pues fue ahí, donde después de más de una década de haber dejado de estar en contacto con el conocimiento que se adquiere en alguna escuela pública o privada, me abrieron las puertas del plantel Miguel Hidalgo para retomar mis estudios, y también es ahí, donde encontré por primera vez el amor a la sabiduría y mis primeros acercamientos con la herramienta que todo hombre necesita para la convivencia civil, la política. Además, esta institución hizo posible que retomara la confianza para continuar mi vida académica en mi segunda casa de estudios, la Universidad Autónoma De La Ciudad De México (UACM).

La UACM fue santuario de conocimiento donde tuve el placer de conocer a grandes amigos y profesores, que fueron el motor para que mi bagaje intelectual día a día fuera creciendo. Como no recordar a aquellos profesores, amigos y administradores, que por una u otra razón ya no forman parte de la comunidad uacemita, pero que dejaron gran parte de su valioso conocimiento en ella.

Gracias Isabel José Morales, por haber aceptado escuchar mi propuesta de tema y además aportar consejos, trabajo, tiempo y mucha dedicación, para que el día de hoy podamos decir "Nada Humano Me Es Ajeno". Fue un trabajo

duro, pero gracias por confiar y apoyarme en todo momento. Espero que sigas teniendo éxito y que Dios guarde a tu familia.

Doctora María del Pilar Padierna, muchas gracias por permitirme haberla conocido como docente en más de una materia, y gracias nuevamente, porque a pesar de tener diferentes posturas acerca de nuestra amada universidad, su apoyo y cordialidad hacia mi persona, fue siempre notorio. Reconozco su gran bagaje intelectual el cual, asesoría con asesoría, compartía con nosotros para enriquecer nuestro trabajo. Termine diciendo que sobran las palabras de admiración hacia usted y no puedo ocultar la felicidad que invade a mi persona al recordar los grandes momentos de aprendizaje que me brindó como docente y directora de proyecto. Gracias

Maestro Armando González Morales. Lo conozco prácticamente desde mis primeros pasos en esta universidad, es mi tutor, maestro y amigo. Usted es una de las personas que aclaró mis pensamientos acerca del compromiso que un universitario debe de tener al pisar las aulas de esta o cualquier universidad. Con su trabajo como docente y fuera de las aulas, logró que varios compañeros entendiéramos, que un estudiante comprometido, va por su calle, colonia y sociedad, utilizando las herramientas que otorga esta universidad. Además, me hizo entender el compromiso tan grande que era tener un cargo honorífico en esta universidad y, por último, me apoyó grandemente en mi proyecto de titulación. Gracias por todo Maestro Armando González.

Maestra Carolina Galván Espinoza. Quizás usted no lo recuerde, pero su apoyo comenzó, no sólo en la revisión a fondo de este trabajo; fue hace años con los talleres intersemestrales, los cuales fueron de gran aporte en mi progreso. Talleres que repercutieron positivamente en la vida de los estudiantes, y este fue mi caso. Su aporte y gran optimismo por compartir sabiduría en los cursos, eran un respiro a mi vida académica. Gracias por su entrega.

Doctora Beatriz Amezcua León. Es verdad que sólo tuve el placer de charlar con usted un par de veces, sin embargo, fue suficiente para confirmar el

porqué de la insistencia de mi compañera para incorporarla como lectora de nuestro proyecto de tesis. Sus consejos y aportes, fueron los adecuados para que hoy estemos realizando este sueño que cualquier universitario espera. Que Dios la Guarde y le bendiga en su camino.

Doctor Héctor Miguel Salinas Hernández. Desde que lo conocí, supe que sería un reto; su firmeza en cada clase, su constante aliento para que seamos mejores alumnos, hizo que varios estudiantes quedaran impactados positivamente con sus enseñanzas. Ahora lo conocí en otra faceta y fue igual de enriquecedor, claro que el reto era mayor, pero gracias a sus recomendaciones sinceras, pudimos salir adelante en este proyecto. Gracias por su tiempo y aportes a este trabajo. Esperamos seguir sus pasos y vernos nuevamente en otros proyectos.

GRACIAS

Juan Carlos Lunar Hernández

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN GENERAL.....	1
PREGUNTA PRINCIPAL.....	4
PREGUNTAS SECUNDARIAS	4
OBJETIVO GENERAL.....	5
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
METODOLOGÍA.....	5
ESTRUCTURA DEL TRABAJO	8
CAPÍTULO I. MARCO CONCEPTUAL	10
INTRODUCCIÓN.....	10
¿QUÉ ES EL GÉNERO?.....	11
LA LUCHA POR LA IGUALDAD DE GÉNERO	15
VISIÓN SOBRE LA VIOLENCIA DE GÉNERO	22
ABUSO Y ACOSO SEXUAL	26
INFORME DEL REPORTE NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA EN MÉXICO 2014-2015.....	32
LA MASCULINIDAD.....	35
ACCIÓN AFIRMATIVA	38
INSTITUCIONES PARA EL LOGRO DE LA IGUALDAD.....	40
¿CÓMO DEFINIR UNA POLÍTICA PÚBLICA?.....	48
CAPÍTULO II. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN EL STC-METRO	52
INTRODUCCIÓN.....	52
MEDIDAS Y FUNCIONALIDAD DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS (METRO)	52
PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN EL STC-METRO.....	55
PROGRAMA ATENEA	58
DATOS DE ATENCIÓN DEL PROGRAMA INTERINSTITUCIONAL VIAJEMOS SEGURAS	59
CONCLUSIONES.....	66
CAPÍTULO III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO	68
INTRODUCCIÓN.....	68
CUESTIONARIO APARTADO A. SEXO FEMENINO	70
CUESTIONARIO APARTADO B. SEXO FEMENINO.....	78
CUESTIONARIO APARTADO A. SEXO MASCULINO.....	85
CUESTIONARIO APARTADO C. SEXO MASCULINO	93
CONCLUSIONES GENERALES	106
REFERENCIAS	117
ANEXOS.....	121
CUESTIONARIOS PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO.....	121
<i>Apartado A.....</i>	<i>121</i>
<i>Apartado B.....</i>	<i>123</i>
<i>Apartado C.....</i>	<i>125</i>

INTRODUCCIÓN GENERAL

Este trabajo busca saber cómo se incluye la perspectiva de género en las políticas públicas de equidad de género de la Ciudad de México, de manera particular en el Programa Viajemos seguras, y cómo ese programa, puede generar efectos no deseados en la propuesta original; en este caso, las expresiones de varios varones que expresan que este programa les hace sentir discriminados.

Durante siglos, la mujer en la sociedad mexicana ha sido agredida e ignorada dadas las condiciones del sistema patriarcal. Antes y después de la imposición ideológica religiosa que trajo consigo la conquista de México, la mujer tuvo un rol de subordinación, es decir, ocupaba la figura de ama de casa, donde destacaban actividades domésticas. Con el paso del tiempo, algunas mujeres trataron de lograr que sus roles en los planos; doméstico, social, político y laboral, fueran equitativos. Por tales motivos, comenzó una lucha que se veía reflejada en los diferentes movimientos sociales, donde las mujeres pugnaban por el logro de la igualdad, además de promover el respeto de derechos y obligaciones para ambos géneros. Fue de tal el impacto que causaron estos movimientos sociales, que se logró que se reconociera la participación de la mujer en tratados y convenciones internacionales, los cuales promoverían un cambio en el hogar, la escuela, el trabajo y en el aspecto sexual. El marco jurídico de algunos países, tendría que ser reformado para hacer valer los derechos de la mujer, y por tal acción conseguir que el género femenino tuviera una verdadera presencia en la sociedad al ser incluidas en los programas sociales, políticas públicas, que ayuden a la igualdad de género.

En la actualidad, diversos acuerdos internacionales a favor de la igualdad de género, y las acciones emprendidas a partir de ellos, han dado grandes resultados, pues en ellos se han reconocidos de manera clara derechos como: derecho a la alimentación, salud, enseñanza, oportunidades de empleo, así como la capacitación de la mujer en estos rubros. Las convenciones y tratados

a nivel internacional fueron el precedente para que países como México incluyeran en sus políticas públicas programas de igualdad.

La Ciudad de México ocupa el 3er lugar en el porcentaje de incidencias de la violencia contra las mujeres (Inmujeres-DF, 2008:7) llegando a niveles extremos, por tal grado de la situación, fue que el tema del acoso hacia la mujer, entró a la consideración como parte de la agenda institucional.

La violencia sexual, siempre ha existido. No obstante, la presencia de este fenómeno en los espacios públicos, como en el Sistema de Transporte Colectivo, era poco visible o bien, se había naturalizado como un fenómeno sobre el cual no se podría hacer nada. Sin embargo, el acoso sexual era parte de la rutina de millones de mexicanas a la cual tenían que acostumbrarse, sin que existieran instituciones que salvaguardaran los derechos de las usuarias a viajar en condiciones libres de violencia.

Tan sólo en el Distrito Federal¹ según datos de la “Fiscalía Central de Investigación para Delitos Sexuales de la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas Centrales de la PGJDF, del 1ero de enero al 15 de agosto de 2007, se iniciaron 1,206 averiguaciones previas por el acoso sexual” (Inmujeres-DF, 2008:8). Estas denuncias en torno al acoso sexual tenían como elementos característicos: palabras obscenas, tocamientos, miradas lascivas permanentes e incómodas al cuerpo, etcétera. Dada la problemática, el Gobierno del Distrito Federal, decidió crear programas para prevenir, atender y sancionar la violencia contra mujeres. Debido a las denuncias presentadas se implementó el programa Viajemos seguras tanto en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, como en la Ruta de Transporte de Pasajeros (RTP).

El programa Viajemos seguras, opera en 102 estaciones de las líneas 1, 3, 7, 8, 9 A y B, mientras que el Servicio Exclusivo para Mujeres Atenea en RTP cuenta con 50 rutas que son destinadas para el programa (Inmujeres-DF, 2008).

¹ Hoy Ciudad de México

El compromiso del gobierno del Distrito Federal por combatir la violencia contra las mujeres tomó un carácter urgente. De manera adicional se generaron acciones destinadas a fortalecer el pleno ejercicio de los derechos de las mujeres, teniendo como objetivo:

Realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia (Inmujeres-DF, 2014).

Por todo lo anterior, esta investigación se dedica a analizar, uno de los programas que el Gobierno de la Ciudad de México, ha puesto en marcha desde el año 2007, Viajemos seguras, el cual tiene como finalidad “garantizar que las mujeres viajen más seguras y libres de violencia” (Inmujeres-D.F. 2008).

El interés de realizar un análisis de la percepción de los y las usuarias en cuanto al acoso sexual en el transporte público, parte de los distintos comentarios que hemos escuchado por parte de varones y mujeres de distintas escolaridades y espacios de procedencia, que expresan que las medidas que se toman en el Sistema de Transporte Colectivo Metro para llevar a cabo el programa Viajemos seguras, tales como la exclusividad de los vagones, la entrada preferencial, etcétera, representan acciones de discriminación hacia los varones.

La investigación surge a raíz del interés que se generó en nuestra trayectoria académica en la UACM sobre el programa Viajemos seguras, ya que algunos estudiantes de ambos géneros, consideraban injusto que los hombres no pudieran hacer uso de ciertos espacios en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, por la separación que se hacía para ingresar a los vagones, aunado al rango de edad y los indicadores que se toman para determinar el posible acoso sexual, por ejemplo, miradas lascivas, que se utilizaban y se siguen utilizando, para detectar al posible acosador.

Es importante resaltar que gracias a la concepción de vulnerabilidad e indefensión que sufren las mujeres, son casi nulas las tesis e investigaciones referentes al abuso sexual hacia el género masculino; se considera a las mujeres como el único grupo afectado ante esta problemática, sin embargo, el hombre también es acosado sexualmente, por hombres, y mujeres.

Resulta interesante estudiar el fenómeno de la posible discriminación hacia el género masculino en el transporte público de la Ciudad de México, por ello, nuestra pregunta principal es:

Pregunta principal

¿El programa Viajemos seguras, genera discriminación hacia el sexo masculino?

Preguntas secundarias

¿La implementación de programas de equidad de género como Viajemos seguras y Atenea han reducido los índices de abuso sexual hacia la mujer, en el sistema de transporte público?

¿El género masculino, percibe discriminación por la implementación de estas medidas?

¿El programa Viajemos seguras ha tenido la difusión adecuada hacia el usuario en general?

¿Los protocolos para instauración de este programa han sido los adecuados para el funcionamiento de éste?

¿Es necesaria la separación por géneros para poner en marcha este programa?

Objetivo general

Analizar la percepción que tienen los hombres y mujeres usuarios y usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro sobre los alcances y limitaciones del Programa Viajemos seguras.

Objetivos específicos

Analizar cómo el gobierno del Distrito Federal fortalece los mecanismos para prevenir la violencia sexual hacia la mujer, impulsando políticas públicas con enfoque de género en el transporte colectivo.

- Explicar qué percepción tienen los hombres y mujeres acerca de los programas de equidad de género.
- Conocer si mediante estos programas se ha logrado reducir el acoso sexual hacia las mujeres.

Metodología

En el desarrollo de esta investigación se analizó la percepción que tienen los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro y Atenea sobre los alcances y limitaciones del programa Viajemos seguras. De manera particular, nos interesaba conocer si este programa está produciendo una nueva discriminación hacia los varones.

La investigación consistió en realizar un análisis documental, que nos permitió identificar, analizar conceptos y definiciones de los siguientes temas: género, igualdad, equidad, discriminación, programas, discriminación positiva, políticas públicas etcétera. Identificamos que esas categorías nos permitirían explicar, interpretar de manera extensa, nuestro problema.

Partimos de identificar normas jurídicas emitidas por las autoridades, para que los programas y acciones velen por los derechos y la no discriminación hacia cualquier persona, algunas de ellas son:

- Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de México
- Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación
- Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer
- El Código Penal para el Distrito Federal

Por otra parte, se obtuvo información sobre instituciones encargadas de realizar programas y acciones que fomenten la igualdad y la no discriminación de los habitantes del Distrito Federal, estos dos organismos fueron: El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred) y El Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México (Copred), en estos apartados se identificaron las acciones relacionadas con la temática de la igualdad de género y la no discriminación.

Se organizó la información disponible en matrices de análisis, para encontrar similitudes, distintos enfoques sobre el mismo problema, matices y demás elementos para interpretar de una posible discriminación del programa Viajemos seguras.

Con ello pudimos construir el enfoque cualitativo para describir la problemática planteada sobre una posible discriminación hacia el sexo masculino en un programa que implementa el gobierno del Distrito Federal.

Asimismo, de acuerdo al problema planteado, se recolectó información sobre las acciones de la implementación del programa Viajemos seguras y Atenea en el Sistema de Transporte Público del Distrito Federal, esto fue para identificar las medidas preventivas que van dirigidas a eliminar o erradicar el acoso sexual.

Después de haber obtenido información teórica, decidimos saber cuál era la percepción de las(os) usuarias (os) del Sistema de Transporte Colectivo Metro, para ello se realizó un instrumento que consistió en lo siguiente:

- Partimos de una serie de preguntas dirigidas a las(los) usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro identificar la percepción sobre las acciones que implementa el programa Viajemos seguras.
- Una parte del cuestionario fue dirigido a hombres para analizar si ellos perciben una discriminación por las acciones del programa.
- Asimismo, otra parte del cuestionario fue dirigido hacia las mujeres para conocer si ellas perciben seguridad al abordar los vagones exclusivos para mujeres, si han sufrido un abuso sexual y si saben cómo y en dónde denunciar.
- Los cuestionarios tuvieron preguntas cerradas y se dividieron en apartados: "A" fue dirigido a hombres y mujeres con 7 preguntas; "B" fue dirigido hacia las mujeres con 7 preguntas; el "C" fue dirigido a hombres con 8 preguntas.

Después de haber realizado este instrumento decidimos aplicar el cuestionario en la línea 8 que va de Constitución de 1917- Garibaldi porque observamos que en ciertos horarios se implementaban las medidas de separación de hombres y mujeres.

Se solicitó a la institución correspondiente, mediante oficio, la autorización para realizar dichos cuestionarios. Al haber recibido la autorización por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se procedió a realizar el trabajo de campo en las estaciones Escuadrón 201 y Salto del Agua. Obtuvimos 161 encuestas de las cuales, 80 fueron contestadas por mujeres y 81 por hombres, con un rango de edad de 16 a 58 años.

Después de haber aplicado las encuestas, se realizó el ordenamiento y procesamiento de los resultados en tablas de Excel, para posteriormente realizar gráficas con los datos obtenidos, lo que nos permitió identificar qué

opinión tienen los usuarios y usuarias respecto a las medidas implementadas por el programa Viajemos seguras.

Al momento de aplicar los cuestionarios no se pudo obtener un gran número de ellas, debido a que en el trabajo de campo se tuvo que seguir el siguiente proceso: como primer momento se realizó la solicitud a las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo Metro para autorizarnos poder acceder a sus instalaciones. La solicitud fue aprobada sólo para tres días y solamente nos fue posible realizar en dos días las encuestas en las estaciones Escuadrón 201 y Salto del Agua.

Con respecto al programa Atenea no se realizaron encuestas a los usuarios, pues cuando comenzamos a realizar el trabajo de investigación en el 2015, observamos que el programa Atenea ya no estaba aplicando la medida de exclusivo para mujeres, por lo que no se procedió a realizar encuestas específicas para ese programa.

Estructura del trabajo

Este trabajo está organizado en tres capítulos.

En el primer capítulo se aborda el marco conceptual, presentamos los elementos que nos permiten identificar el comportamiento socio-cultural de hombres y mujeres. Asimismo, se analiza la discriminación, las acciones positivas y las formas en que estos elementos aparecen en los programas sociales que van dirigidos a los sectores más vulnerables.

En el segundo capítulo se exponen los principales elementos de la implementación del programa Viajemos seguras en el STC-Metro y Atenea. Asimismo, se muestran datos y gráficas que publica el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal en su portal, con respecto a las denuncias realizadas en los módulos del programa Viajemos seguras, las medidas para la atención a casos por delitos de abuso sexual contra las mujeres en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, entre otros aspectos.

En el tercer capítulo, se hace el análisis de los datos recolectados en el trabajo de campo, los datos se organizan en cuadros y gráficas para su presentación. Ahí, los datos que presentamos, nos permiten identificar cuáles son las percepciones que tienen los y las usuarias en relación a la implementación de este programa.

En las conclusiones, se hace un recuento de la información analizada y con esto, se plantean algunos puntos de vista sobre el programa y las posibilidades de ajustes para prevenir una posible discriminación hacia el género masculino; y medidas que consideramos que se deben de atender para que el programa cumpla de manera más eficaz los propósitos que enuncia.

CAPÍTULO I. MARCO CONCEPTUAL

Introducción

En este capítulo vamos a analizar algunos conceptos importantes para entender analizar cómo se construyen los roles de género, los procesos de discriminación que se construyen a partir de ellos y las formas en que los gobiernos construyen programas y políticas públicas que ayudan desterrar este tipo de eventos.

El primer término a revisar es el *género*, partiendo del punto de vista de autores que han estudiado y explicado al concepto desde un enfoque sociológico, es decir, bajo la relación de actividades y roles que existen entre hombres y mujeres en la sociedad. Lo anterior nos permitirá identificar la construcción del concepto género a través de aspectos sociales y culturales.

Posteriormente, se describirá la transversalidad de género, la cual surge como una herramienta para que los Estados y gobiernos apliquen las medidas y normativas de equidad entre ambos sexos vía las políticas públicas, partiendo de la problemática de desigualdad y posición desfavorable de las mujeres en la sociedad. Con ello se pretende respetar al derecho a la igualdad de género. Mediante estos acuerdos, se busca erradicar la desigualdad y discriminación hacia el sector femenino, logrando que todos los ciudadanos puedan tener las mismas oportunidades.

En el contenido, también veremos la problemática que conlleva seguir reproduciendo el patriarcado que también implica un choque de ideas sobre las tareas y roles de los géneros, y sostiene la inferioridad y subordinación del sector femenino.

Un aspecto importante dentro de este rubro es la violencia de género, para ello se revisan la Convención de Belém do Pará, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida libre de Violencia y la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.

La Convención de Belém do Pará, afirma en su artículo primero que “debe entenderse por violencia contra la mujer cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer tanto en ámbito público como privado” (Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, 1994).

Los estereotipos sobre cómo deben comportarse los hombres y las mujeres, el entramado social, cuyos arraigados patrones culturales legitiman un inequitativo poder al fomentar la creencia de la posición superior de los varones sobre las otras, ha originado modelos de coacción y violencia contra ella, ejercida en la mayor medida a lo largo de la historia (INEGI-Inmujeres, 2011:3).

Para definir las prácticas asociadas a la violencia hacia las mujeres, es necesario definir al abuso y acoso sexual; pues el programa establece que los tipos de abusos sexuales que se presentan en el transporte público consisten en tocamientos, palabras obscenas, insinuaciones sobre el cuerpo o apariencia, etcétera. Asimismo, se mencionará lo que señala el Código Penal de Distrito Federal con respecto al abuso y acoso sexual.

Por último, se ofrece la definición de política pública, término de vital importancia para conocer el proceso y características de la conformación del correspondiente marco jurídico.

¿Qué es el género?

La palabra género deriva etimológicamente del latín “*genus*, que significa *nacimiento y origen*” (Katchadourian, 2000:29; citado en López y Rodríguez, 2011:36). López y Rodríguez han construido una definición con base en sus investigaciones sobre la relación del género basándose en las actividades femeninas, símbolos asociados a las mujeres, objetos arqueológicos, entre otros; todo ello para identificar la participación que el género femenino tuvo en las sociedades pasadas. Estos autores definen al género como: “aquella construcción cultural que realiza cada sociedad y pueblo, a través de la cual

atribuyen normas ideales de comportamiento sexuado para hombres y mujeres” (López y Rodríguez, 2001:36).

Otra aportación importante e influyente en los estudios de género es la de Simone de Beauvoir que señala que: “Uno no nace, sino que se hace, la asignación de hombre y mujer se determina por cuestiones culturales, no por el sexo” (Beauvoir, 1949:36; citado en López y Rodríguez, 2011:36)

Gayle Rubín, (1975) define al sistema de sexo-género, como “el conjunto de disposiciones por el que una sociedad transforma la sexualidad biológica en productos de la actividad humana, y en el cual se satisfacen esas necesidades humanas transformadas” (Rubín, 1975:37; citado en López y Rodríguez, 2011:35). En este caso, se propone que el sexo se determina por cuestión biológica y anatómica.

Asimismo, Gayle Rubín define al género y dice que “se determina por las condiciones del entorno social y las relaciones hombre-mujer. Por consiguiente, el género se construye mediante el entorno social y la relación que se establece entre el hombre y la mujer” (Rubín, 1975:37; citado en López y Rodríguez, 2011:36).

Facio (2014) conceptualiza al género como: a) diferencias biológicas secundarias caracterizadas por la sociedad; b) Identidades construidas que determinan la subordinación; c) roles de género, d) espacios y tareas diferentes e igualmente asimétricas.

Cucchiari menciona tres características de género en las que se articulan a la vez, tres diferentes situaciones:

Asignación, rotulación de género: se realiza al momento de nacer a partir de la apariencia externa de los genitales (Lamas, 1986:188; citado en López y Rodríguez, 2011:37).

Identidad genérica o identidad sexual; identificarse como niña o niño lo que determinará la forma de comportarse y de relacionarse con lo demás.

Spector y Whelan, 1989 establece la ideología de género: se establece en un comportamiento basado en normas de cómo tendrá que comportarse el hombre y la mujer en su entorno social-cultural (Spector y Whelan, 1989:70; citado en López y Rodríguez, 2011:37).

Alberdi afirma que los estudios de género se enfocan a un hecho tan relevante acerca del entendimiento de las relaciones sociales que existen entre hombres y mujeres. Además, menciona que el movimiento feminista, se conforma por la revuelta política que surgió en los años setenta en Europa y América del Norte. Dicha manifestación “repercutió simultáneamente en todos los países desarrollados, impulsando el surgimiento de los derechos de las mujeres” (Alberdi, 1999:9). La protesta de las mujeres se debía a la poca participación en la sociedad en temas de vital importancia para el desarrollo de un país, política, economía. El objetivo de las protestas era llegar a obtener una igualdad de oportunidades.

La teoría feminista se desarrolló a partir del Movimiento por los Derechos de la Mujer, se configuró a partir de todas aquellas que advirtieron la discriminación y la desigualdad que sufrían las mujeres. Por eso, la perspectiva feminista, tanto desde el punto de vista filosófico como en su traducción política, se propuso la defensa de las mujeres y el rechazo de la superioridad de los hombres (Alberdi, 1999:11).

Alberdi considera que para conocer a la sociedad se tienen que formular preguntas sobre ella. Para esto, elabora interrogantes desde la mirada sociológica en relación al género, para entender cómo se construyen las relaciones entre hombres y mujeres. Partiendo de que las sociedades se organizan con base en el género, la autora afirma que el individuo se sitúa dentro de la estructura social con el sexo al que pertenece. Señala que el género hace referencia a las cualidades, diferencias sociales y comportamientos definidos y adquiridos culturalmente para los hombres y para las mujeres.

Anteriormente, las diferencias sexuales se presentaban como hechos naturales y de ello se deducían dos resultados; por una parte, los hombres asumían la

totalidad de lo humano y lo genérico como personas en la historia y la sociedad; y las mujeres sólo aparecían en la peculiaridad de su rol sexual, como madres, esposas o hijas de los hombres, nunca como individuos activos e independientes (Alberdi, 1999:12).

Alberdi considera necesario hacer una distinción entre sexo y género: el sexo se refiere a las diferencias biológicas y anatómicas del cuerpo, mientras el género, alude a las diferencias psicológicas, sociales y culturales entre hombres y mujeres. Por lo tanto, el género se construye-transmite de generación en generación gracias a un proceso de socialización.

La construcción de género actúa como el conjunto de estereotipos femeninos y masculinos que determinan la diferencia existente entre hombres y mujeres, por lo que éstas últimas se han dedicado a demostrar que dichas características no son derivadas de la biología, sino de la construcción que la sociedad ha establecido.

Por otro lado, Fonseca afirma que para explicar el modelo de la identidad de género se parte de diferenciar a los humanos biológicamente en el sexo, ya sea hombre o mujer, permitiendo identificar sus características físicas. No obstante, “con el paso del tiempo la condición de estos parámetros puede variar, debido a varios factores como: la edad, etapas reproductivas, la posición social e identidad étnica, entre otros” (González y Zamora, 2007:75; citado en López y Rodríguez, 20011:38). Esto se refiere a que durante las relaciones sociales que los individuos vayan estableciendo durante su vida será la forma en cómo deberán comportarse, en cómo realizar las actividades e incluso el estilo de vestimenta. Entonces como hemos visto Fonseca define al género como el estudio de la diferencia sexual basada en lo biológico, lo que define un papel social ya sea en hombre, mujer.

Los postulados de los diferentes autores acerca del concepto de género, brindan referencias para entender el marco en el que se desarrolla el programa Viajemos seguras, ya que este programa pretende eliminar la violencia de género en el sistema de transporte público, no obstante, el tema de género, no

es lo único que debe ser tomado en cuenta para la adecuación de sus protocolos de funcionamiento, ya que el programa establece una meta de equidad, así, la intención de implementar dichas políticas con enfoque de género, es la de disminuir la brecha de desigualdad entre hombres y mujeres.

Con este marco teórico de investigación se pudo identificar, la participación de la mujer por la lucha al derecho a la igualdad. Por una parte, se observó cómo los autores definen al género y sus estudios e investigaciones muestran la manera en que la sociedad se organiza respecto al género, ya que esto incluye la construcción de cultura que adopta cada sociedad sustentada en determinados comportamientos.

Ante esta situación de desigualdad que enfrentaron las mujeres en los diferentes ámbitos, se comenzó la lucha por la igualdad de derechos y participación.

Dadas estas circunstancias, actualmente se considera que a través de las políticas públicas con enfoque de género se logrará eliminar la discriminación por razón de género. Además, las políticas públicas son una manera de dar respuesta a un problema determinado. De esta manera el gobierno busca por medio de programas y protocolos que emanen de una política pública, eliminar o erradicar el problema que perjudica a un sector de la sociedad, pero para este proceso es necesario implementar medidas que quizás de principio parecen o se les denomina discriminación positiva o acción afirmativa que tiene como finalidad dar el apoyo a aquellos grupos desfavorecidos por sus orígenes o condiciones sociales.

La lucha por la igualdad de género

El programa Viajemos seguras, implementado en el año 2007, tiene como objetivo principal erradicar la violencia sexual en contra de las mujeres con acciones como; la separación de hombres y mujeres dentro del transporte público otorgando al sector femenino áreas determinadas donde los hombres mayores de 12 años no pueden ingresar; y sanciones para los varones que no

respeten la serie de normas implementadas. Estas medidas tienen la finalidad de reducir los índices de acoso y abuso sexual hacia las usuarias que viajan en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

La Constitución Política Mexicana expresa de manera clara en Capítulo I De los Derechos Humanos y sus Garantías, artículo primero, el mandato de la no discriminación, señalando lo siguiente:

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2014).

Por tal motivo, consideramos que el programa Viajemos seguras, debería tomar en cuenta, la inclusión de toda persona, incluyendo la diversidad sexual para la aplicación del programa.

En los siguientes párrafos se muestran diversas definiciones sobre el concepto de igualdad.

La palabra igualdad proviene del latín *aequalitas* es la adhesión de una cosa con otra en cuanto a naturaleza, forma, calidad o cantidad. Igualdad ante la ley es el principio que reconoce a todos los ciudadanos con idéntica capacidad para ejercer los mismos derechos (Palomar 1994; 793; citado en López y Rodríguez, 2011:46).

De igual manera, la igualdad puede ser entendida como: *“el igual derecho de toda persona a gozar de las libertades fundamentales de una ciudadanía democrática y de las protecciones del Estado de derecho”* (Rodríguez, 2006:33)

Con estas definiciones se puede tener un punto de vista más claro del por qué todo programa o política pública que se intente poner en marcha, debe preservar la igualdad entre géneros sin distinción alguna.

En la actualidad, los programas, iniciativas de ley, disposiciones normativas etcétera, pretenden aplicar situaciones de total inclusión para los y las ciudadanas. No obstante, el resultado final dista mucho de las pretensiones iniciales.

El reto está en hombres y mujeres, sin excepción porque la libertad, así vista, constituye un derecho fundamental y al mismo tiempo un derecho general de igualdad (González, 2009:12).

La igualdad de género está enfocada, a crear un ambiente de justicia social, basado en ofrecer las mismas oportunidades y trato justo tanto al hombre como a la mujer, todo ello basado en los derechos humanos de la ciudadanía.

La igualdad de género ha tenido una transformación a lo largo del tiempo, por la lucha constante por los derechos de la mujer en la sociedad, los aportes de los debates sobre el género, lo que ha generado, la inclusión de la mujer en diferentes ámbitos de la sociedad. Por consiguiente, hombres y mujeres idealmente deben ser tratados de manera igualitaria, para que tengan los mismos derechos y oportunidades.

En los años 80s comienza el reconocimiento a las diferencias socialmente impuestas entre hombres y mujeres como las de clase social, raza, etnia y religión.

Alda Facio señala que, en la Conferencia Mundial sobre la mujer celebrada en 1995 en Pekín, se suscitó una discusión entre el término igualdad y equidad, prevaleciendo 'igualdad' como el vocablo correcto. El debate consistió en apoyar la sustitución del término igualdad por el de equidad. La igualdad se ha entendido como "modelo de lo humano", y refiere igualdad entre hombre y mujeres.

Facio (1995) en su estudio sobre una agenda de género para América Latina y el Caribe, sostiene lo siguiente sobre la igualdad: "hacerlas más semejantes a los hombres para que puedan gozar de los mismos derechos. Esa idea tiene que probar que no son tan diferentes las mujeres de los hombres y

que merecen ser tratadas como humanas”. Sin embargo, los gobiernos han ido sustituyendo las políticas de igualdad por las de equidad.

Facio afirma que la sustitución de equidad no ha traído buenos resultados ni beneficios, debido a que es un término que algunos gobiernos han tomado para justificar una meta social. Por lo tanto, la concepción de igualdad es respaldada por una norma jurídica siendo un derecho humano, como establece la Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal:

Capitulo Primero, Artículo 5. Fracción IV. Igualdad sustantiva es el acceso al mismo trato y oportunidades, para el reconocimiento, goce y ejercicio de los derechos humanos y las libertades fundamentales. Fracción VI. Principio de Igualdad, Posibilidad y capacidad de ser titulares cualitativamente de los mismos derechos, sin importar las diferencias del género al que pertenezcan (Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal, 2007).

El Instituto de las Mujeres del Distrito Federal (Inmujeres-DF) dice que la equidad de género “alude a la necesidad de acabar con la desigualdad de trato y oportunidades entre hombres y mujeres”, por lo tanto:

La Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal en su Capitulo Primero, Artículo 5. Fracción III. Equidad de Género: se refiere al principio conforme al cual mujeres y hombres acceden con justicia e igualdad al uso, control y beneficio de los bienes, servicios, recursos y oportunidades de la sociedad, así como a la toma de decisiones en todos los ámbitos de la vida social, económica, política cultural y familiar (Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal, 2007).

Existe una diferencia entre igualdad y equidad dentro de las normatividades antes mencionadas. En la primera indica que la CEDAW “pretende eliminar todas las formas de discriminación contra la mujer para lograr la igualdad, mientras que la equidad no contempla la no discriminación, sino que cada quien entienda lo que es justo para las mujeres” (Convención

sobre la Eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, 1981).

Mora (2006) encamina la discusión centrando su atención en la diferencia entre hombres y mujeres, por una parte, está el feminismo de la igualdad: menciona que se debe eliminar o reducir las diferencias que haya entre hombres y mujeres, con la finalidad de que exista una igualdad de oportunidades tanto en la sociedad, en el ámbito público y económico. Son los derechos que tanto hombres como mujeres tienen y que deben ser respetados de igual forma (Mora, 2006:77).

En lo que respecta a las políticas públicas, busca reformar leyes y promover medidas en diversos ámbitos que contribuyan a igualar las posibilidades de desarrollo de hombres y mujeres. Esto significa igualdad en el “acceso a”, sea en el ámbito de la salud, la educación, el mercado laboral, la legislación, el crédito, los recursos materiales, la representación política, etc. (Mora, 2006:77)

Mora realiza una crítica basada en que las diferencias entre hombres y mujeres constituyen una opresión y una forma de discriminación, un ejemplo es: el ingreso que percibe la mujer, ostenta el mismo nivel académico y profesión, y la remuneración es menor que la que recibe el varón; para que esta práctica no se siga realizando y se logre alcanzar la igualdad de género, es necesario minimizar y abolir las diferencias a través de la redistribución. Esto significa que las mujeres tienen las mismas oportunidades de desarrollarse en la vida, pueden participar en la esfera pública, en el ámbito laboral, en cuestiones políticas, etcétera, ya que sus capacidades intelectuales, comunicativas e incluso físicas no son inferiores a las de un varón.

La desigualdad social en relación al género, refiere a la reclusión de las mujeres al espacio doméstico y a su marginación del espacio público, a la injusta distribución de los bienes sociales esenciales, tales como el ingreso, el empleo, la propiedad, la salud, la educación, la integridad física y la seguridad personal (Mora, 2006:87).

Por una parte, tenemos la igualdad de género que equivale a tener las mismas posibilidades en la vida para hombres y mujeres reconociendo sus diferentes necesidades e intereses, asimismo proporcionando la misma redistribución del poder y los recursos. Alda Facio define: “la igualdad, según la teoría de los derechos humanos, exige tratamiento no discriminatorio, es decir, exige un tratamiento que redunde en el goce pleno de los derechos humanos por ambos géneros, de todas las edades, origen étnico, nacionalidad” (Facio, 1995:3).

Genaro González también aborda el concepto de la equidad de género y dice lo siguiente:

[...] se entiende el trato imparcial de mujeres y hombres, según sus necesidades respectivas, ya sea con un trato equitativo o con uno diferenciado pero que se considera equivalente en lo que se refiere a los derechos, los beneficios, las obligaciones y las posibilidades (González, 2009:9).

A lo largo del tiempo la sociedad ha construido un proceso socio-cultural en donde las actividades, roles y funciones que los individuos tendrían que desarrollar cotidianamente estaban ligadas al género. Estas conductas y acciones fueron heredándose con el paso del tiempo, incluso algunas de ellas hasta la fecha siguen practicándose.

Desde diversos organismos se ha luchado para promover los derechos fundamentales, una entidad destacable es la Convención Sobre los Derechos Humanos de 1948 define a tales beneficios obligatorios como:

[...] son aquellos inherentes al ser humano, entraña el reconocimiento de que todo ser humano es acreedor al disfrute de sus derechos humanos sin distinción por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento u otra condición” (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948:142).

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, señala que son universales y debe considerar en términos de igualdad y sin discriminación a todas las personas.

La Organización de las Naciones Unidas, fomenta y promueve la igualdad de los individuos en los ámbitos esenciales requeridos para desarrollarse como personas, tanto en la vida pública como en la personal. Vela por mejorar la calidad de vida de la humanidad y porque no se corrompa su dignidad humana. La cita que antecede a este párrafo ofrece la perspectiva de que una de las grandes instituciones como es la ONU, señala las violaciones a los derechos humanos y considera que estas afectan a los habitantes por igual. Dichas violaciones denotan de manera independiente un particular impacto, esto es: su carácter cambia y asume características diferenciales dependiendo del género de la víctima.

La dificultad de establecer el significado descriptivo de igualdad estriba sobre todo en su indeterminación, de modo que decir que dos entes son iguales, sin otra determinación, nada significa en el lenguaje político, si no se especifica de que entes se trata y respecto a que cosa son iguales, es decir, si no se está en condiciones de responder a dos preguntas: a) ¿igualdad entre quiénes?, e ¿igualdad en qué? (Bobbio, 1993: 53-54).

En la ratificación de la Convención Sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (1981), de la cual deriva la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, se incluyen las necesidades de participación social y reconocimiento de las facultades femeninas (Manual de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres, CEDAW, 1981).

Podemos recapitular que la igualdad es la idea que permite que hombres y mujeres, tengan la posibilidad de acceder en los ámbitos político, cultural, económico, deportivo, artístico, científico y sexual. De lo que se trata es que el hombre como la mujer pueda realizar las mismas actividades. Algunos podrán decir que es algo mínimo, pero lo importante es entender, que los roles, no son naturales, es decir, éstos se construyen en un contexto histórico específico. Hoy parece ser una idea generalizada que cualquiera puede y debe hacer lo que más le convenga sin violentar la ley, pero para lograr este proceso es necesario

reeducar a hombres y mujeres, pues esto les permitirá conocer sus derechos y por tal motivo, no recurrir a la violencia de género.

Visión sobre la violencia de género

Se entiende como violencia de género aquella que sufren hombres y mujeres por razones sexistas o de discriminación, ligadas a estereotipos imaginarios de cómo deberían ser hombres y mujeres en una sociedad. Por tal motivo en México, esta misma definición es señalada por la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida libre de Violencia:

La violencia hacia la mujer está presente en todos los grupos sociales, no es exclusiva de personas con bajos recursos, de determinada raza o de países subdesarrollados; está arraigada en todas las sociedades y culturas, mismas que contribuyen a la instauración y reproducción de estereotipos de género, que en su mayoría mantienen valores patriarcales con un modelo hegemónico de masculinidad; en este sentido, la violencia contra la mujer es el instrumento universal para sustentar los privilegios masculinos (Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, 2007).

Con el fin de dimensionar y comprender la violencia de género presente en la sociedad dirigida de manera fundamental por la construcción patriarcal, a continuación, revisaremos el concepto de la violencia de Galtung, quien afirma que la violencia está presente:

[...] cuando los seres humanos se ven influidos de tal manera que sus realizaciones efectivas, somáticas y mentales, están por debajo de sus realizaciones potenciales. En esta definición, la violencia no sólo se refiere a una forma de hacer, sino también de no permitir hacer. La idea se esclarece a través de la noción de violencia estructural, la cual se encuentra “edificada dentro de la estructura y se manifiesta como poder desigual y, consiguientemente como oportunidades de vida distintas (...) concretamente, la violencia estructural toma la forma de explotación económica y/o la represión (Galtung,1995: 83; citado en Díaz, 2009:3).

Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal promulgada, el 26 de noviembre de 2008, tiene como objetivo:

Titulo primero, artículo 2. Establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres (Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Distrito Federal).

Existen diversas modalidades y tipos de violencia. Dentro de las modalidades se encuentran: la violencia en el ámbito familiar, la violencia laboral y docente, la violencia en la comunidad y la violencia institucional. En cuanto a los tipos de violencia, son: psicológica, física, patrimonial, económica y sexual.

La Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer de las Naciones Unidas, pugnan abolir la violencia contra la mujer. Además, reconoce la necesidad de aplicar y proveer derechos para todos. Acción que permite cumplir con los principios de paridad, seguridad, libertad, integridad y dignidad. La Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer de las Naciones Unidas reconoce, que la violencia de género forma un obstáculo en el desarrollo de la igualdad, la cual se manifiesta de manera histórica posicionando las fuerzas como desiguales entre hombres y mujeres, situando a estas últimas, siempre en una posición de subordinación respecto al hombre. Asimismo, la violencia se manifiesta en el ámbito familiar, las diferencias de ingresos, clases sociales y culturales. En consecuencia, se considera necesaria la aplicación de medidas para eliminar su incidencia.

La Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer de las Naciones Unidas de 1993, de la Asamblea General, en su artículo 1, establece lo siguiente:

Por “violencia contra la mujer” se entiende todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas

de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada (DEVCM-ONU, 1993).

En el artículo 2° señala aquellos actos que muestran violencia contra la mujer:

La violencia física, sexual y psicológica que se produzca en la familia, incluidos los malos tratos, el abuso sexual de las niñas en el hogar, la violencia relacionada con la dote, la violación por el marido, la mutilación genital femenina y otras prácticas tradicionales nocivas para la mujer, los actos de violencia perpetrados por otros miembros de la familia y la violencia relacionada con la explotación (DEVCM-ONU, 1993).

Se incluyen también dentro de las categorías de violencia: la violencia física, sexual y psicológica perpetrada dentro de la comunidad en general, inclusive la violación, el abuso sexual, el acoso y la intimidación sexual en el trabajo, en instituciones educativas y en otros lugares. Además, la violencia física, sexual y psicológica perpetrada o tolerada por el Estado, dondequiera que ocurra. (DEVCM-ONU, 1993).

De la misma manera, la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, señala en su artículo 3, que toda mujer tiene derecho, en condiciones de igualdad, al goce y la protección de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural, civil y de cualquier otra índole.

Entre estos derechos figuran:

Derecho a la vida

Derecho a la igualdad

Derecho a la libertad y la seguridad de la persona

Derecho a igual protección ante la ley

Derecho a verse libre de todas las formas de discriminación

Derecho al mayor grado de salud física y mental que se puede alcanzar

Derecho a condiciones de trabajo justas y favorables

Derecho a no ser sometida a tortura, ni a otros tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes. (DEVCM-ONU, 1993).

La Declaración Sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer, propone fortalecer mecanismos basados en los derechos de igualdad, integridad y seguridad, mismos que proporcionen un ambiente libre de violencia tanto en la integridad física, psicológica como emocional de las mujeres.

Igualmente, la violencia de género puede clasificarse tanto en violencia física, psíquica o sexual:

La violencia física son aquellas acciones no accidentales que provocan daño en el cuerpo de la mujer, tales como bofetadas, golpes, palizas, heridas, fracturas, quemaduras. La violencia psíquica son aquellas conductas que producen desvaloración o sufrimiento en las mujeres; comprende las amenazas, humillaciones, exigencias de obediencia, conductas verbales coercitivas como los insultos, la descalificación o ridiculización de las opiniones de la mujer, el aislamiento de la misma. La violencia sexual queda constituida por todos aquellos comportamientos que suponen la imposición de actos o conductas sexuales contra la voluntad de la mujer (Carrasco, 2001:15; citado en Díaz, 2009:8).

Estos actos son los motivos por los que el gobierno creó en el año de 1994, el Grupo Interagencial de Género de las Naciones Unidas en México (GIG-Mx) con el objetivo de promover la implementación de la perspectiva de género tanto en las políticas públicas como en los programas, mismas que llevan como fin impulsar la igualdad de género. De igual manera el Grupo Intergerencial de Género define violencia de género como “cualquier violencia que es ejercida contra una persona en función de su identidad de género, sea hombre o mujer” (Pineda, 2005:1).

Con la creación del grupo Interagencial de Género de la Naciones Unidas de México, se sitúa a la par con otros países para incorporar políticas y programas dirigidos al fortalecimiento de la perspectiva de género, que puedan tomarse como medidas transitorias para lograr en un largo plazo un cambio, o

eliminación total de la violencia que se manifiesta tanto física, sexual, psicológica y económica.

Abuso y acoso sexual

En la siguiente información se presentan algunas definiciones realizadas por especialistas en materia de acoso sexual, las cuales permiten comprender el marco teórico del tema. “Se considera abuso sexual, a que sin consentimiento de una persona y sin el propósito de llegar a la cópula, ejecuta en ella un acto sexual, la obligue a observarlo o la haga ejecutarla” (Inmujeres-DF, 2008).

El acoso sexual en la definición de Wise y Stanley (1992:59) como

[...] conducta masculina indeseada y no correspondida que afirmaba el “rol sexual” de una mujer por encima de su función como persona y como trabajadora. O una intrusión indeseada y no buscada, por parte de un hombre, en los sentimientos, pensamientos, conductas, espacios, tiempo, energía y cuerpo de una mujer (Stanley y Wise, 1992:81; citados en Mora, 2002:4).

Dentro de los tipos de violencia se encuentran el hostigamiento y acoso sexual laboral:

Por hostigamiento y acoso sexual entendemos que es una forma de violencia y discriminación, identificado como tal a principios de los años setenta. Anteriormente algunas feministas habían observado conductas similares y las denominaron como un tipo de agresión masculina que aparentaba ser sexual, pero que constituía un ejercicio de poder (Gaytán, 2009:24).

El hostigamiento sexual es un problema social que afecta principalmente al género femenino y le impide su desarrollo, viola su derecho a la integridad personal, física y moral; y en muchos casos atenta contra la libertad y la seguridad individual, la dignidad, el derecho a la intimidad, al trabajo y al desarrollo general (Gaytán, 2009:29).

Es una conducta que se ejerce generalmente desde una posición de poder, en donde el sujeto pasivo se encuentra respecto al superior en una situación de alta vulnerabilidad. Si bien los hombres también sufren casos de acoso sexual

en sus espacios de trabajo, la realidad es que son las mujeres las que mayormente sufren este tipo de ataque (Gaytán, 2009:30).

Otra definición de acoso sexual es la manifestación de una serie de conductas compulsivas, como solicitar favores sexuales a un(a) receptor(a) sin tener su consentimiento. Se puede aplicar a ambos sexos; pero estas acciones son realizadas comúnmente por hombres en ambientes de relaciones laborales, académicas, estudiantiles, o hasta en el hogar.

Estas definiciones ponen en manifiesto que el acoso sexual se basa en un comportamiento de poder, y “se trata de una conducta con componentes de carácter sexual y que atenta contra la dignidad de la persona que es víctima de dicha situación” (Casas, 1995:7), otra definición es “la imposición no deseada de favores sexuales en el contexto de una relación de desigual de poder” (Mckinnon, 1979; citado en Casas, 1995:7).

El abuso sexual comprende cualquier forma de contacto sexual con fuerza o intimidación, cuando la persona se halle privada de razón o sentido. Los actos en los que se puede manifestar el abuso son muy variados, y pueden implicar desde tocamientos obscenos hasta la penetración.

Por lo tanto, el aparato legislativo determina obligaciones para el Distrito Federal, para prevenir erradicar la violencia de género, determinando las siguientes sanciones.

El Código Penal para el Distrito Federal en el capítulo III sobre el Acoso sexual, establece:

Artículo 179. A quien solicite favores para sí o para una tercera persona o realice una conducta de naturaleza sexual indeseable para quien la recibe, que le cause un daño o sufrimiento psicoemocional que lesione su dignidad, se le impondrá de uno a tres años de prisión (publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de julio de 2002, última reforma publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 18 de diciembre de 2014).

Cuando además exista relación jerárquica derivada de relaciones laborales, docentes, domésticas o de cualquier clase que implique subordinación entre la persona agresora y la víctima.

Habiendo leído los conceptos referentes al acoso y abuso sexual, además de lo citado en el Código Penal para el Distrito Federal, podemos entender del porqué de las medidas aplicadas en el programa Viajemos seguras, que se mencionan a continuación:

Los tipos de abuso sexual que marca el programa Viajemos seguras en el Metro y RTP son los siguientes:

- Los tocamientos
- Palabras obscenas
- Insinuación sobre cuerpo o apariencia
- Exhibiciones lascivas, permanentes e incómodas hacia el cuerpo
- Agresión o intimidación
- Persecución.

Sin duda el abuso sexual en el transporte público de la Ciudad de México sigue siendo un problema, aun con las medidas aplicadas en el programa Viajemos seguras, separación de hombres y mujeres, para aquellas mujeres que viajan en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Se ha puesto en marcha un nuevo protocolo de denuncia para estos casos, es decir, si una víctima sufriera acoso sexual y quisiera denunciar, se activa un protocolo de atención, el cual consiste, en una denuncia por parte de la víctima, el viejo protocolo, establecía que, al denunciar, el acosador sería castigado, sin embargo, ahora se activa un proceso de conciliación en el cual la víctima, puede otorgar el perdón al agresor.

Mencionamos esto debido a los datos interesantes que emite un artículo de la revista *Animal Político* sobre el programa Viajemos seguras. En un estudio (2008-2015) sobre casos atendidos en los módulos de Viajemos seguras y

considerando la implementación de un nuevo protocolo en el seguimiento de las denuncias por parte de las autoridades de Inmujeres y la PGJ, de acuerdo al sistema penal de la Ciudad de México que entró en vigor en enero del 2015, este proceso fue llamado “conciliación”.

¿En qué consiste éste proceso de denuncia?, “el sistema penal acusatorio lo primero que señala es que, en el Ministerio Público, debe haber un acuerdo antes de que se realice la denuncia” (Aquino, 2016) lo que se pretende es una “conciliación” lo que permite que no se realice la denuncia formal, sólo quede en una disculpa, por la reparación del daño. En el artículo se relata la siguiente situación ante la denuncia de una mujer:

A la mujer se le pregunta: A ver, ¿Usted se sintió ofendida? Y después al hombre: Y usted, joven, ¿la agredió? ¿Lo acepta? ¿Sí? Para al final decirle a la mujer: Bueno, entonces, ¿qué quieres?, ¿Qué el hombre le pida disculpas o que le dé tres mil pesos, o cuánto dinero quiere que le dé por la reparación del daño? (Aquino, 2016).

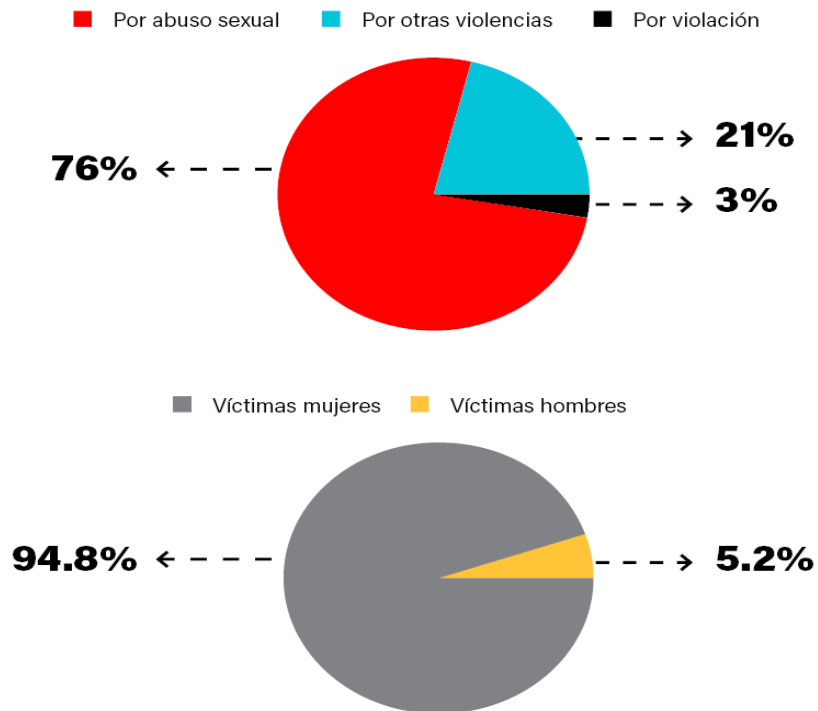
El ejemplo muestra cómo desde el inicio de la averiguación por un abuso sexual se le informa a la parte acusadora la opción de seguir o llegar a un acuerdo, si decide llegar al acuerdo sólo se queda en una “disculpa” por consecuencia esta declaración no es tomada en cuenta en las estadísticas de los Módulos de Viajemos seguras ni en el Ministerio Público, esto llega a ser un problema porque no se refleja la realidad de abuso sexual.

A continuación, recuperamos las cifras oficiales del programa.

Gráfica 1. Cifras de casos atendidos en los módulos de Viajemos seguras

CIFRAS DE CASOS ATENDIDOS EN MÓDULOS DE VIAJEMOS SEGURAS

PERIODO 2008-2015



FUENTE: Elaboración propia con datos de los informes de Viajemos seguras (2008-2015).

www.animalpolitico.com



Fuente: Aquino, 2016

En la gráfica anterior se presentan casos atendidos en los módulos de Inmujeres en 2015, que fueron parte de una denuncia formal ante la Procuraduría General de Justicia (PGJ) capitalina.

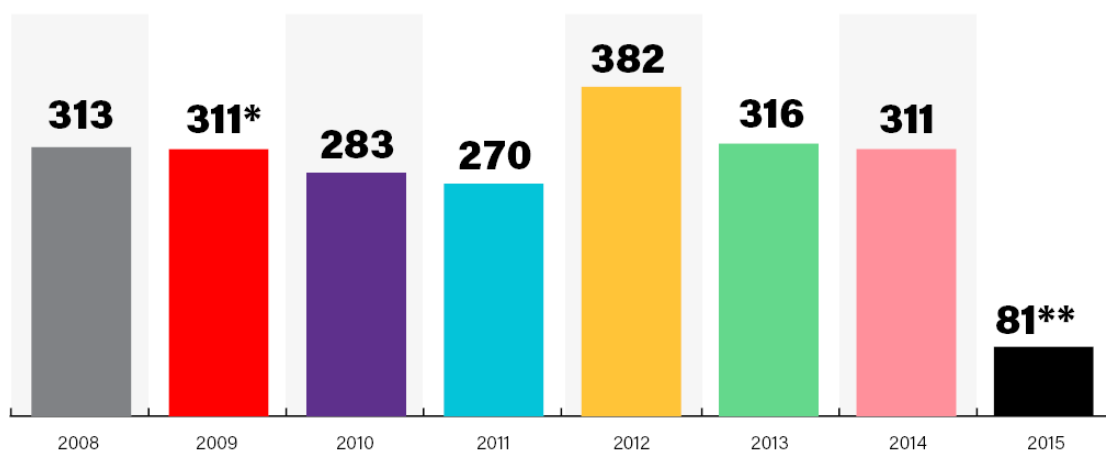
La grafica muestra que el 76% de denuncias atendidas en los módulos de Viajemos seguras son por abuso sexual y las que con mayor frecuencia denuncian este incidente son mujeres, con un porcentaje de 94.8% y 5.2% en hombres.

De acuerdo con la siguiente gráfica de casos atendidos en módulos de Viajemos seguras sobre víctimas de abuso sexual en el transporte público, las autoridades reportan que se presenta una “disminución de 72%; pasaron de 311 casos registrados en 2014 a 81 casos en 2015” (Aquino, 2016).

Gráfica 2. Comparativo de casos atendidos 2008-2015

CIFRAS DE CASOS ATENDIDOS EN MÓDULOS DE VIAJEMOS SEGURAS

PERIODO 2008-2015



* Cifras tomadas del informe Viajemos Seguras, Inmujeres 2009. La suma de casos por tipo de delito no coincide con el total.

** Cifra tomada del informe de Viajemos Seguras 2015. Cifras entregadas por Inmujeres reportaban 86, no se tiene información de los otros casos.

FUENTE: Elaboración propia con datos de los informes de Viajemos seguras (2008-2015).

www.animalpolitico.com



Fuente: Aquino, 2016

Son interesantes los datos de los casos atendidos en los módulos de Viajemos seguras; se muestra un seguimiento de las denuncias desde el año 2008 hasta el 2015, pero realmente los casos que se muestran del año 2008 que fueron de 313; hay mucha diferencia al año de 2015 con 81 casos

reportados. Esto puede deberse al nuevo sistema penal que mencionábamos antes y nos da pie para pensar que no se han registrado todas las denuncias, sólo aquellas que se presentan ante el Ministerio público.

Esto corrobora lo antes mencionado sobre las denuncias que no son registradas porque no se hizo el proceso completo, donde el presunto acosador recibe una sanción, por lo tanto, lo único que disminuyen son las cifras, pero el problema sigue presente.

Informe del Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015

En este apartado abordamos datos elementales del estudio que realiza ONU-Habitat en el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, pues aporta datos relevantes a esta investigación, con respecto a las medidas que se implementan en el programa Viajemos seguras, ya que menciona las acciones gubernamentales que se implementan en la movilidad del transporte público de la Ciudad de México.

Basa su análisis en la gran deficiencia que ha tenido el transporte público con respecto a; el tiempo que realizan las personas en el traslado a sus actividades, el costo que invierten en su trayecto, y a la inseguridad a que se exponen a diario como pueden ser robos, abuso sexual etcétera, y que trae como consecuencia un deterioro a la salud de las personas.

Se mencionan los puntos principales para tener en cuenta en este trabajo:

1.- Concentración y distribución de la población:

Es necesario identificar el número de habitantes que circulan dentro del Distrito Federal y que utilizan el sistema de transporte público. De acuerdo con los datos que ONU-Hábitat proporciona, señala que:

[En el] Distrito Federal cuatro delegaciones centrales, acumulan el 19% de la población, generan el 53% de total de empleos formales, y que generan problemas ambientales y de movilidad, ocasionan congestión vial y se estima

que una persona invierte 3.5 horas al día (ONU-Hábitat para México, 2014-2015:19).

Los problemas de traslado que se mencionan son parte de una gran demanda de personas que requieren trasladarse a su empleo, o realizar varias actividades, provocando situaciones que impiden tener una movilidad eficiente.

ONU- Hábitat realiza un diagnóstico con respecto a la congestión vial, la eficiencia en el transporte público y el aumento de precio del pasaje, menciona lo siguiente:

- La congestión vial: se debe a que las personas suelen usar más el auto particular, que solo transporta una persona.
- El transporte público carece de innovación tecnológica, y de la mala administración en su operación.
- Y los aumentos en el costo del transporte público.

Estos aspectos muestran las situaciones de movilidad en el transporte público y que a diario padecen las personas que se trasladan de un lugar a otro para realizar sus actividades.

En relación a la movilidad y los grupos vulnerables, el estudio de ONU-Habitat, indica cómo algunos grupos de personas suelen sufrir maltrato y discriminación en lo que respecta a la movilidad en el transporte público, y las clasifica de la siguiente manera: “las mujeres, los niños, las niñas y las personas con discapacidad resultan más afectados ya que sus necesidades específicas no son consideradas” (ONU-Hábitat para México, 2014-2015:35). Otro grupo son “personas con discapacidad y adultos mayores” (ONU-Hábitat para México, 2014-2015:35) para este grupo es más difícil trasladarse como pasajeros o peatones.

Estos grupos que se encuentran vulnerables, se les ha apoyado con algunas acciones que faciliten su movilidad en el transporte público, por ejemplo; se establecieron rampas en banquetas y tarifas especiales.

En lo que respecta a las mujeres, se han implementado acciones con perspectiva de género en el sistema de transporte público, con la finalidad de generar mayor seguridad en los viajes para realizar diversas actividades, debido a que la mujer ha sufrido discriminación y violencia en el transporte público y “en promedio el 90% de las denuncias hechas en módulos de seguridad en el Metro son por violencia contra la mujer” (Dunckel, 2013; citado en ONU-Hábitat para México, 2014-2015:35).

Esta violencia y discriminación que sufren las mujeres y niños se debe, a que el Sistema de Transporte Público suele tener alta demanda en ciertos horarios; un estudio que realizaron el Instituto de las Mujeres del D.F., y la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal que en “el sistema de transporte público, 9 de cada 10 mujeres han sido víctimas de alguna forma de violencia sexual”. (CDHDF-Inmujeres, 2013).

De acuerdo con estos datos el gobierno del D.F., establece en el año 2008 acciones como: vagones exclusivos para mujeres en el Metro, en autobuses, crea la línea “Atenea” y coloca módulos de vigilancia en algunas estaciones del metro.

Por otra parte, el Banco Mundial señala que las acciones de Viajemos seguras desvían el objetivo de generar una igualdad de género, y menciona que: “segregar no es una solución suficiente ya que no enfrenta los comportamientos inapropiados y es otra manera de victimizar a las mujeres, ya que sugiere que éstas “eligen” someterse a los atropellamientos si no van en el compartimiento de mujeres” (ONU-Hábitat para México, 2014-2015:37).

Esta idea reafirma lo propuesto en el trabajo de investigación, sobre la posible discriminación en la división de los vagones exclusivos para mujeres en el Sistema Transporte Colectivo Metro, puesto que hombres, mujeres y niños, tienen el derecho y la libertad de abordar cualquier espacio en el transporte público. Por otra parte, la violencia y abuso sexual no solo pasa en los vagones del Metro, sino que puede sufrirse en cualquier medio de transporte e incluso en la calle, trabajo, centros y plazas comerciales. Todo esto se debe a la poca o

nula conciencia, acerca de los derechos de las mujeres y a la naturalización que se hace de la violencia contra ellas.

Por lo tanto, como señala ONU-Hábitat, las acciones que implementen el gobierno del Distrito Federal, acciones con enfoque de género, deben ir dirigidas a crear un cambio cultural, equitativo y de igualdad, para que no se perciba como programas que generen discriminación o desigualdad.

Después de esta información sobre el análisis que ONU-Habitad realiza a la movilidad en la Ciudad de México, hablaremos sobre el tema de la masculinidad, nos parece importante leer las definiciones de algunos autores, para comprender más de este tema.

La masculinidad

Dentro de este tema identificaremos los estudios de investigadores en referencia a la “construcción social de la masculinidad” ya que serán un punto de referencia, para analizar el tema de las relaciones de poder de género. Para ello debemos tener en cuenta aportaciones de algunas definiciones de autores sobre la masculinidad.

Clatterbaugh distingue, y manifiesta seis perspectivas en los estudios sobre la masculinidad, a continuación, mencionamos dos de ellos:

[...] la perspectiva conservadora, que considera que los hombre sean los proveedores y protectores de las mujeres y que sean social y políticamente dominantes, puesto que ello corresponde a una manifestación de la naturaleza masculina y a su rol civilizador; la segunda es la perspectiva profeminista, influenciada directamente por la producción académica feminista y por su organización política, subraya que la masculinidad ha sido creada a través del privilegio de los hombres y la correspondiente opresión de las mujeres, dañando a los propios varones más allá de las recompensas que les da el sistema (Valdés y Olavarría, 1997:11).

En estas perspectivas se nos muestra cómo se manifiesta la masculinidad y cómo la sociedad ha contribuido a formar esta construcción social que no es constante, sino que cambia a medida que crece y madura.

La concepción de masculinidad que se tenía en el siglo XVIII, era “que las mujeres fueron ciertamente vistas como diferentes de los hombres, pero en el sentido de seres incompletos o inferiores del mismo tipo (por ejemplo, tienen menos facultad de razón)” (Connell, 1995: 2).

Robert W. Connell presenta esos temas como la “ciencia de la masculinidad”, hace referencia a que lo masculino y lo femenino están en disputa. Por otra parte, se pregunta si los arreglos institucionales son los que producen desigualdad, por lo que él define la masculinidad como la “configuraciones de prácticas estructuradas por las relaciones de género, que son inherentes históricas y cuya construcción y reconstrucción es un proceso político que afecta el balance de intereses en la sociedad y la dirección del cambio social” (Valdés y Olavarría, 1997:13).

A continuación, se describen algunos ejemplos en donde la sociedad patriarcal ha establecido un proceso de socialización del género:

Al varón “se le educará fomentando su agresividad, será tratado como si realmente tuviese la agresividad que la sociedad le atribuye al prototipo masculino” (Valdés y Olavarría, 1997: 18).

La sociedad patriarcal ha venido prohibiendo ciertas actividades a las mujeres y autorizándolas a los hombres independientemente de lo fuerte que fuese una mujer y de lo débil que fuese un hombre (Valdés y Olavarría, 1997:18).

A partir de las definiciones de los diferentes autores, podemos identificar cómo se ha construido el proceso de sociabilización y la relación que se establece entre hombre y mujer, de acuerdo a su comportamiento, conformación física y biológica, que les son asignados como naturales a partir de su sexo biológico.

Para Pierre Bourdieu la dominación masculina se desarrolla a partir del orden social de los siguientes elementos: “la división sexual del trabajo,

distribución muy estricta de las actividades asignadas a cada uno de los dos sexos, en la estructura, el lugar de reunión reservados a los hombres, y la casa reservada a las mujeres” (Bourdieu 1998:22). Ante estos elementos se ha visto a lo masculino como un modelo superior y a lo femenino como el otro inferior.

Valdés menciona algunos elementos importantes que caracterizan la construcción de la masculinidad:

- El varón ha sido visto como un ser importante en la sociedad y la asignación de papeles laborales.
- El varón ha tenido la superioridad debido a un proceso de construcción que la sociedad ha manifestado desde su nacimiento
- “Se genera un orgullo materno por haber dado a luz a un varón, ya que es el padre tendrá su sucesor” (Valdés, 1997:20).
- La percepción, a través de los medios de comunicación, de que los roles interesantes, protagonistas, de mando o supervisión, importantes, son desempeñados por hombres.
- “Dios o Alá, aunque oficialmente definido como espíritu, aparece, sin duda, como un personaje masculino” (Valdés, 1997:20).
- “El deporte está fuertemente segregado por género y dominado masculinamente, deportes como el fútbol son también esencialmente para varones” (Huerta citado en Olavarría, 2003:61), esto es por la condición corporal del varón ya que se va desarrollando en tamaño, fuerza y coordinación, por lo que la sociedad determina que éstas características son parte de una masculinidad.

Otra característica del proceso de formación del hombre, es comentada por Marqués J. “fomentan comportamientos, en una posición de superioridad sobre otro, el de las mujeres, alimentará su práctica con la perspectiva y pautas propias del grupo” (Marqués J. citado en 1992 citado en Valdés y Olavarría 1997:18), por lo tanto, la sociedad al identificar al recién nacido por sus genitales, utilizará estos elementos para formar su comportamiento como varón.

De igual forma Bourdieu muestra su visión de la masculinidad a partir de la construcción social del cuerpo, de los órganos sexuales y de la actividad sexual, la representación de la reproducción biológica y de la reproducción social, “y que las mismas mujeres aplican a cualquier realidad y, en especial, a las relaciones de poder en las que están atrapadas, esquemas mentales que son el producto de la asimilación de estas relaciones de poder” (Bourdieu 1998:49).

En párrafos anteriores los autores definían el concepto de masculinidad, acuñando diferentes características, en contexto y espacialidad. Todas con un matiz interesante sobre el tema, y en general se observan coincidencias sobre la formación y construcción del concepto, que determinan que la masculinidad se forma a partir de; la educación que el hombre ha recibido desde el nacimiento y que ha influido a lo largo de su vida. Todo esto se encuentra apegado a la construcción cultural patriarcal, que pone por delante la superioridad de lo masculino sobre lo femenino en todos los aspectos. Por estas razones, es necesario favorecer la participación del hombre, en la incorporación de políticas y programas de género, para llegar a la igualdad y hacer a un lado los estereotipos que los han sometido durante años.

A continuación, hablaremos de la acción afirmativa y la importancia de retomarla para la generación de programas que intenten luchar contra toda forma de violencia de género.

Acción afirmativa

Analizar la acción afirmativa, nos permitirá identificar por qué los programas o políticas públicas van dirigidos a sectores que se encuentran vulnerados en prácticas discriminatorias como mujeres e indígenas. A continuación, se menciona algunas definiciones sobre la Acción afirmativa:

[...] es el término que se da a una acción que, pretende establecer políticas que dan a un determinado grupo social, étnico, minoritario o que históricamente haya sufrido discriminación a causa de injusticias sociales, un trato preferencial

en el acceso o distribución de ciertos recursos o servicios así como acceso a determinados bienes (Arámbula, 2008:4).

Otra aportación la hace Sagües señala que “Las acciones afirmativas también denominadas discriminación inversa, implican la utilización de protección especial sobre determinados sectores sociales históricamente discriminados, en miras a procurar una solución transitoria que permita garantizar la igualdad de oportunidades” (Sagües citado en Arámbula, 2008:4). Las acciones afirmativas van dirigidas a aquellas personas o grupos que han recibido un trato desigual, y con estas acciones les permitirá el desarrollo de condiciones igualitarias, pero sólo son temporales.

La Convención Sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (CEDAW), basándose en la Declaración Universal de Derechos Humanos reafirma en el artículo 1º: “Todo ser humano nace libre en dignidad y derechos, dotado de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros”, adicionalmente indica:

La expresión ‘discriminación contra la mujer’ denotará toda distinción, exclusión o restricción basada en el sexo que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por la mujer, independientemente de su estado civil, sobre la base de la igualdad del hombre y la mujer, de los derechos humanos y las libertades fundamentales en las esferas políticas, económicas, social, cultural y civil o en cualquier otra esfera (CEDAW).

Se entiende por discriminación toda distinción, exclusión o restricción que, basada en el origen étnico, o nacional, sexo, edad, discapacidad condición social o económica, condiciones de salud, embarazo, lengua, religión, opiniones, preferencias sociales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento o el ejercicio de los derechos y la igualdad real de las oportunidades (Ley Federal para prevenir y Eliminar la Discriminación, 2014).

La equidad es señalada en el Artículo 6 de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, implicando la eliminación de toda forma de

discriminación en cualquiera de los ámbitos de la vida, que se genere por pertenecer a cualquier sexo.

La acción afirmativa tiene como finalidad establecer políticas encaminadas a beneficiar a los sectores más vulnerables, asignándoles los mismos derechos y oportunidades, para disminuir la desigualdad entre los diferentes grupos sociales que se encuentran en desventajas. Si bien la discriminación positiva “en términos generales es la acción concebida como una serie de medidas o planes vinculados de un modo u otro al derecho destinados a eliminar la desigualdad o discriminación intergrupala” (Barreré, 1997:4).

La Ley de Igualdad Sustantiva Entre Mujeres y Hombres en el Distrito Federal establece la facultad de impulsar, formular y promover acciones objetivas que beneficien el desarrollo de las mujeres en el ámbito familiar, cultural y político, y eliminar toda forma de discriminación hacia ella.

Instituciones para el logro de la igualdad

La discriminación en México, ha estado presente en los ámbitos sociales, culturales, económicos y políticos, debido a estas conductas de discriminación, el Estado ha creado una serie de leyes preventivas de tal manera que se prohíba la discriminación en función del género, religión, sexo, etnia, etc.; por lo que, en esta investigación analizaremos a dos instituciones que tienen como objetivo, prevenir la discriminación, Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México y el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación.

El Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (Copred) se crea mediante una ley “publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 24 de febrero del 2011, de acuerdo a la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal” (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México, 2012; 8), es el instituto dedicado a promover la cultura y la práctica de la no discriminación y pretende:

[...] trabajar a favor del derecho a la igualdad y la no discriminación de todas las personas que habitan o transitan por la Ciudad de México y en particular de aquellos grupos de población potencialmente vulnerables a ser víctimas de discriminación como por ejemplo las personas indígenas, las mujeres, las personas adultas mayores, las personas jóvenes (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México).

El Copred se constituye como un ente que permita la construcción de una cultura de acceso de la sociedad capitalina a todos sus derechos, sin discriminaciones de ninguna especie.

A partir de la temática sobre Construcción del trato igualitario, el Copred constituyó la Dirección de Políticas Públicas y Legislativas, la cual tiene como objetivo general: “coordinar, dirigir y supervisar la elaboración de investigaciones aplicadas, desde el análisis y la evaluación, para conocer la situación que guardan la discriminación en la Ciudad de México, así como para el diseño de políticas públicas” (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México, 2012; 29).

El Copred se ha encargado de realizar análisis hacia grupos y comunidades en situación de discriminación y vulnerabilidad en la Ciudad de México, y destaca a los siguientes grupos:

- Mujeres
- Niñas y niños
- Las y los Jóvenes
- Personas Adultas Mayores
- Pueblos Indígenas y Originarios
- Población Lésbico, Gay, Bisexual, Transexual, Transexual e Intersexual (LGBTTTI)
- Personas con discapacidad (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México, 2012; 36).

Asimismo, señala que en base a la lista de grupos vulnerables a sufrir discriminación se han puesto en marcha mecanismos para el diseño de medidas con enfoque de igualdad y no discriminación:

Copred, de acuerdo a la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal, en su artículo 37, fracción II, el COPRED tiene la atribución de elaborar y emitir anualmente los lineamientos generales para el diseño de estrategias, programas, políticas, proyectos y acciones para prevenir y eliminar la discriminación en el Distrito Federal (Álvarez et al., 2015:13).

Asimismo, ha creado campañas para fomentar la no discriminación, fomentar el respeto, y la no violencia entre las personas.

Las temáticas abordadas por Copred, para prevenir la discriminación en la Ciudad de México son las siguientes:

“Yo construyo la igualdad en la Ciudad de México”

Todos los días es el día para no discriminar

10 X La Infancia

Las niñas también cuentan

Infancia sin violencia

Observatorio Rostro de la discriminación (Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación en la Ciudad de México, 2012:21-23)

Otra de las aportaciones del Copred, fue el diseño y elaboración del Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el Distrito Federal 2015 (PAPED), que surge a partir del mandato de la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal y su objetivo es “proponer estrategias y líneas de acción para que el enfoque de igualdad y no discriminación se incluya de manera transversalidad en todas las acciones, políticas y programas que realizan los entes públicos del Gobierno del Distrito Federal” (Álvarez et al... 2015:13).

El PAPED surge como una herramienta para el diseño de políticas públicas que contribuirá la transversalidad de igualdad y no discriminación con

la participación intersectorial, esto con la finalidad de identificar situaciones de discriminación y fomentar la convivencia e inclusión de las personas que viven y transitan en la entidad.

Por lo tanto, el PAPED describe y diseña programas con acciones en materia de equidad. Los Fundamentos de la Estrategia Programática del Gobierno del Distrito Federal para el diseño de políticas públicas con enfoque de equidad y no discriminación “la política social ubica la equidad como un eje articulador, con el propósito de hacer operativo e ideal de igualdad, a través de asegurar opciones de acceso universal a todas la personar y genere condiciones que permitan superar la marginación y combatir la pobreza” (Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2014:13).

Asimismo, propone en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, 8 enfoques transversales a toda la política pública de la Ciudad de México, que a continuación se mencionan:

Derechos Humanos

Igualdad de Género

Participación Ciudadana (Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2014:13).

A nivel federal, existe otra institución que establece acciones para el cumplimiento de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, el organismo llamado El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred), que tiene como objetivo: “articular la política antidiscriminatoria en todo el territorio nacional y de velar por el cumplimiento de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación” (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:3), por lo tanto, el Estado al mismo tiempo que rige, también da el seguimiento necesario para que se disminuya la discriminación en México.

Este organismo se forma a partir de; “la Comisión Ciudadana de Estudios contra la Discriminación en marzo de 2001; posteriormente se reforma el

artículo 1° de la Constitución para incluir el derecho a la no discriminación y que entro en 2001; posteriormente Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación entra en vigor el 12 de junio de 2003; y por último en año 2004 se forma el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:6).

En el 2003 se obtuvo la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, contemplando la siguiente definición de la discriminación:

Artículo 4°. Se entenderá por discriminación toda distinción, exclusión o restricción que, basado en el origen étnico o nacional, sexo, edad, discapacidad, condición social o económica, condición de salud, embarazo, lengua, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento o el ejercicio de los derechos y la igualdad real de oportunidades de las personas. También se entenderá como discriminación la xenofobia y el antisemitismo en cualquiera de sus manifestaciones (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:7).

Así, de acuerdo con el informe de Conapred, se comenzó a tener una mayor atención al problema de la discriminación, ya que este tema, estaba ausente de la agenda pública, debido a que lo relacionaban, sólo con la desigualdad económica, más no, como un asunto de anulación de los derechos fundamentales, como sería la dignidad humana.

Posteriormente en un estudio realizado por la Conapred, señala que en México hay un alto índice de discriminación, de acuerdo con datos de la Primera Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (2005) “nueve de cada diez personas dicen que al menos una vez en su vida han sido discriminados, pero en la misma proporción, estas personas han discriminado a otros mexicanos” (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:4), concluyendo que esta situación se vuelve un círculo en donde las personas que padecen discriminación o han sido excluidas por su condición, y a su vez han discriminado sin darse cuenta, por lo que se vuelve un asunto de poder y cultura.

Por consiguiente, se muestra en las siguientes cifras, el problema tan grande de la discriminación de algunos sectores de la sociedad:

Son 106 millones de personas divididas en la siguiente forma; 53 millones han sido mujeres; 13 millones indígenas; 10 millones personas que viven con discapacidad; 31 millones son niños; 31 millones de jóvenes; 10 millones de personas que profesan una religión diferente al catolicismo; 8 millones son adultos mayores; 100,000 de personas que viven con VIH-SIDA (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:4).

Como muestran datos obtenidos de la cita anterior, el grupo más vulnerable de la sociedad son las mujeres.

El Conapred interviene en las políticas públicas para prevenir la discriminación, con la creación del Programa Nacional para Prevenir y Eliminar la Discriminación (PNPED). Al cual le corresponde implementar medidas positivas, y acciones para la atención de los grupos más vulnerables, con la finalidad de favorecer la igualdad de oportunidades. Los objetivos que implementa el Programa Nacional Para Prevenir y Eliminar la Discriminación nos ayuda a identificar las prioridades de la institución para no fomentar la discriminación.

[...] asegurar el respeto del principio constitucional de no discriminación en la esfera social; prevenir la discriminación basada en la edad, el sexo, embarazo, origen étnico, salud, preferencia sexual, discapacidad y religión (Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2014:19).

Así también, los objetivos muestran la postura ante la no discriminación en el ámbito social, al procurar no caer en juicios de exclusión, por la condición de sexo, Así mismo las acciones deben ser constantemente evaluadas para que se logren los objetivos propuestos en el programa PNPED.

De acuerdo a los objetivos y a La Ley Federal para Prevenir la Discriminación, los gobiernos deben tomar en cuenta en sus acciones Internacionales, lo establecido en el artículo 4° que no debe de existir exclusión o discriminación.

Transparencia

Innovación, Ciencia y Tecnología

Sustentabilidad

Desarrollo Metropolitano

Acción Internacional (Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2014:15).

En lo que respecta a los Derechos Humanos y la Igualdad de género, se busca que los objetivos planteados por parte del gobierno garanticen el respeto a la dignidad humana, como el enfoque de género debido a que:

[...] este responde a la idea de que el problema de la desigualdad entre mujeres y hombres no puedan tratarse en forma sectorial, sino que sus soluciones deben integrarse a los programas a todo nivel o acción política: diagnóstico, formulación, diseño, implementación, presupuesto y evaluación (Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2015:24).

De acuerdo a los resultados de la EDIS-CdMX 2013 sobre la percepción de la discriminación a integrantes de grupos son los siguientes:

Indígenas

Pobres

Gays

Con VIH-SIDA

Con antecedentes penales o que estuvieron en la cárcel

Con discapacidad

Con sobre peso

Integrantes de la población callejera

Trabajadoras sexuales

De preferencia u orientación sexual distinta a la heterosexual. (Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2014:26).

A lo largo de este trabajo se ha mencionado que la mujer históricamente ha sido objeto de violencia y discriminación, no obstante, hay más sectores que de acuerdo a los resultados que arroja la EDIS-CDMX 2013² se suman a una lista de grupos que han sido parte de un trato diferencial, a causa de alguna de las características de su identidad.

Como hemos visto hasta ahora, tanto a nivel federal como local, se han creado instituciones para luchar contra todo tipo de discriminación, nos parece adecuado, identificar medidas enfocadas a los problemas que detonan la violencia de género.

Las instituciones antes mencionadas buscan prevenir y eliminar la discriminación, además de ser una herramienta importante para la interacción de la sociedad. Gracias a estas se pueden crear, políticas públicas, y programas que se apliquen para atender a los grupos vulnerables, pero ¿cuál es la importancia de los programas y políticas públicas? En este capítulo, se abordarán definiciones de algunos autores que explican que es un programa, una política pública, y cuáles son los pasos a seguir para evaluar un problema social.

¿Qué es un programa?

En el siguiente apartado mencionaremos algunos autores que definen lo que es un “programa”. Esto nos permitirá entender cuál es la finalidad de generar programas sociales.

El término ‘programa’ de acuerdo a distintos diccionarios se ha definido de diversas formas como: un plan y orden de actuación; organización del trabajo dentro de un plan general de producción y en plazos determinados; secuencia precisa de instrucciones codificadas en un ordenador para resolver un problema; declaración previa de lo que se piensa hacer en alguna materia u ocasión; anuncio o exposición de las partes de que se han de componer ciertas

² Encuesta sobre Discriminación en la Ciudad de México

cosas; condiciones a las cuales habrá de sujetarse. Todas estas definiciones coinciden en que el programa se realiza previo a determinada acción (Arboleada, s/a: 11)

Blake presenta que el término programa proviene de las raíces griegas, *pro*; 'antes' y *gramma* 'letra'. Como ocurre en la mayoría de las definiciones y concepciones sociales, el término "programa" tiene muchos significados. Se entiende por programa a una forma de actividad social organizada con un objetivo concreto, limitado en el tiempo y en el espacio incluyendo un conjunto interdependiente de proyectos (Blake citado en Arboleada, sin año: 11).

Saldaña entiende por programa al proceso de selección de fines de la entidad y el medio para obtenerlos. En primer término, implica la determinación de objetivos concretos, definidos en su número, naturaleza y grado. En segundo implica la identificación y selección de las acciones necesarias para alcanzar dichos objetivos; su naturaleza, volumen y tiempo, tomando en consideración a los recursos financieros y materiales además de los servicios disponibles. Por último, implica la fijación del presupuesto necesario para obtener los cimientos del proyecto (Saldaña citado en Arboleada, sin año: 12).

¿Cómo definir una política pública?

Las políticas públicas son una herramienta importante para que el Gobierno del Distrito Federal cumpla con las demandas de la ciudadanía. Es así que un sinnúmero de autores han buscado esquematizar el proceso de decisión y de implementación de Políticas Públicas, en los que destacan, por mencionar algunos: Kingdom, Muller, Kraft, Michael, Laswell, Dye, Thomas R, José Araque etcétera.

Para poder definir a la política pública, Muller afirma que, al representarse el seguimiento de las políticas, no sólo deben ser de manera mecánica, si no que se debería "imaginar a las políticas públicas como un flujo continuo de decisiones y procedimientos a los que trataremos de dar un sentido" (Muller, 1990:33; citado en Subirats et al., 1970:44;). Por lo tanto, la

política pública desde una perspectiva analítica se define según Meny Thoenig como: “los programas de acción de una autoridad pública en un sector de la sociedad o en un espacio geográfico”.

Dye, en 1976, señala que una política pública es “aquello que el gobierno decide hacer o no hacer” (Dye, 1984:2; citado en García, 2008:18).

Otra aportación es la de Araque él define “como un programa de acción de una autoridad dotada de poder político y de legitimidad gubernamental, que afecta a un sector de la sociedad o bien a un espacio geográfico determinado” (Araque, 2004; citado en García, 2008:18).

Vistos desde un objeto de conocimiento disciplinario, los análisis de políticas públicas las definen de la siguiente forma “es la evaluación de cuál entre varias opciones de políticas o decisiones gubernamentales, es la mejor (o la buena) decisión o política a la luz de determinados fines, restricciones y condiciones” (Nagel, 1948 a: XIII, 6:3; citado en Aguilar, 1992:77).

Con este par de definiciones se puede profundizar más en el tema. La política pública es el intento de definir una estructura, así como también es la acción por parte de un conjunto de actores políticos, que utilizan el proceso de decisión y de la implementación de proyectos a favor de la sociedad.

Con base a los planteamientos de los autores, el Gobierno del Distrito Federal agregó a la agenda institucional acciones enfocadas a las demandas que surgieron, por el acoso sexual que recibían diariamente las mujeres en los medios de transporte, considerándose como un problema público. Con la implementación de las acciones adecuadas, se podrían obtener posibles respuestas y formulaciones de alternativas al tema.

Subirats menciona una serie de pasos que se debe realizar en el proceso de una política pública, y las enumera de la siguiente manera:

Ciclo de las políticas públicas.

1.- Surgimiento de un problema.

2.-Percepción de los problemas privados y públicos.

- 3.-Inclusión en la agenda gubernamental.
- 4.- Formulación de alternativas.
- 5.-Decisión y adopción de un programa legislativo.
- 6.-Implementación de los planes de acción.
- 7.-Evaluación de los efectos de las políticas públicas.
- 8.- (Re) Surgimiento de un problema (Subirats, et al., 1990:44).

Otro concepto que enfoca la administración pública y que gira en torno al ciclo de una política pública es la que define Dye; “la política pública es cualquier cosa que los gobiernos deciden hacer o no hacer, y que el análisis describir y explicar las causas y las consecuencias de la actividad del gobierno” (Dye, 1976:1; citado en Aguilar, 1992: 66).

Con base a los argumentos vertidos se considera que la política pública, es el intento de definir una estructura de manera racional para dar respuesta a un problema. Este último es de índole público.

El abuso sexual en los medios de transporte se consideró un problema de violencia de género, por tal motivo tuvo que ser incluido a la agenda institucional y llevar un proceso, como lo indica el ciclo de las políticas públicas. Todo esto fue de gran importancia para que emanaran políticas públicas de igualdad de género, que sustentarían la aplicación de varias acciones, enfocadas a resolver las situaciones de abuso sexual en el transporte colectivo metro. Una de esas acciones fue la creación del programa Viajemos seguras y de este surge el proyecto Atenea.

El principal objetivo de Viajemos seguras y Atenea es el de reducir las incidencias de agresiones sexuales dentro del Sistema de Transporte Colectivo Metro y la Red de Transporte de Pasajeros. Las medidas para reducir el problema fueron: la creación de transporte exclusivo para mujeres, taxis de color rosa, vagones exclusivos dentro del metro, etcétera. Se visualizó que, con estas medidas, se lograría evitar el abuso sexual hacia las mujeres.

Hasta este capítulo hemos estudiado la importancia del género, violencia de género, equidad de género, igualdad, políticas públicas, ciclo de las políticas y características de las políticas públicas, para entender cuáles son los principales elementos que se van a poner en juego en el Programa Viajemos seguras, con lo que nos permitirá problematizar de mejor manera nuestro proyecto de investigación.

Con la aportación de estos autores, la comprensión de las políticas públicas son una herramienta que se utiliza para dar respuesta a problemas, con acciones que beneficien a la mayoría de los demandantes, o bien que logren dar respuesta al problema que se presenta. Por ende, las políticas públicas con enfoque de género, tienen como finalidad, lograr crear estructuras que permitan, dirigir acciones que posibiliten resultados específicos para contrarrestar la desigualdad de poder entre hombres y mujeres.

CAPÍTULO II. IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA VIAJEMOS SEGURAS EN EL STC-METRO

Introducción

En el presente capítulo, se hace una descripción de una recopilación de información del programa Viajemos seguras, el cual se implementa en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y en la Red de Transporte de Pasajeros (RTP). Esto nos permitirá identificar cuáles son las medidas para prevenir los casos de abuso sexual, y en caso de llegarse a cometer el delito, cuales son los protocolos para salvaguardar la integridad y derechos de la víctima en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

En este apartado, se mencionarán estadísticas publicadas por el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, sobre las denuncias y casos atendidos en los módulos de Viajemos seguras. Esto nos permitirá identificar datos reales de las personas que han recibido atención, ante una denuncia por abuso o acoso sexual.

Para finalizar este apartado, se presentarán y interpretarán los datos y gráficas de las encuestas que realizamos a los y las usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro, y así conocer la percepción que tienen hombres y mujeres ante las medidas que establece el programa Viajemos seguras.

Medidas y funcionalidad del Programa Viajemos seguras (Metro)

En la ciudad de México “4.5 millones de pasajeros diariamente” (González, 2002:2), se trasladan de un lugar a otro, para realizar diversas actividades todos los días. Siendo el metro de esta ciudad el más concurrido de los transportes públicos, sin embargo, también es en el metro donde existen más denuncias acerca de acciones ilícitas, que van desde robo, riñas, comercio informal, prostitución y violencia sexual. Por estas situaciones el gobierno ha creado leyes para regular y contener estas problemáticas, en donde destaca la

creación del programa Viajemos seguras, teniendo como consigna prevenir y eliminar la violencia sexual, la cual se expresa a través de “tocamientos en glúteos, miradas lascivas, palabras obscenas, aproximaciones corporales intencionales” (Inmujeres-D.F, 2014).

El programa General de Desarrollo del Gobierno del Distrito Federal 2007-2012, tiene como prioridad, crear acciones enfocadas a la equidad de género. Por esta razón el gobierno en sus informes anuales, destaca lo siguiente “reconoce que las mujeres enfrentan un ambiente adverso en la ciudad, en nuestras calles, el transporte, los edificios, las estaciones y paraderos de transportes, se muestran ajenos a la necesidad de movilidad y servicios de las mujeres” (Informe anual-DF, 2012:42).

Debido a esta situación, las autoridades centran su atención en este problema y mencionan lo siguiente “se propone que la ciudad de México sea un espacio más seguro que otorgue protección y respaldo a los proyectos de las familias, en particular a la niñez y las mujeres, con espacios promotores de la convivencia y participación social” (Informe anual-DF, 2012:42) , por estas razones el Gobierno de la Ciudad de México, enfoca su atención en impulsar políticas públicas de igualdad de género, con el objetivo, de disminuir la brecha de la desigualdad entre ambos géneros.

La brecha de desigualdad en la Ciudad de México, posiblemente sería un problema que no se hubiera podido contener, de no existir instituciones como el Copred y el Conapred, ya que fueron éstas instituciones quienes impulsaron programas dirigidos a concientizar a la sociedad sobre el problema de la discriminación.

No obstante, hay otra Institución, el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal (Inmujeres-DF), que ha promovido acciones para prevenir la violencia hacia la mujer. Esta institución surge del reglamento emitido al interior de la Administración Pública del Distrito Federal “El 11 de agosto 1999. En el cual da a conocer en su artículo 129, la creación del Instituto de las Mujeres del Distrito

Federal (Inmujeres-DF) como Órgano Desconcentrado de la Secretaría de Gobierno” y creado en el 2002 (Inmujeres-DF, 2014).

Inmujeres es la institución en la Ciudad de México la cual se encargará de llevar a cabo las políticas generales, de atención a las mujeres. El objetivo principal de esta Institución.

[...] fomentar e instrumentar las condiciones que posibiliten la no discriminación, la igualdad de oportunidades, el ejercicio pleno de todos los derechos de las mujeres y su participación equitativa en los ámbitos, social, económico, político, cultural y familiar, así como, diseñar, coordinar, aplicar y evaluar el Programa General de Igualdad de Oportunidades y no Discriminación hacia las mujeres y los que de éste se deriven (Inmujeres-DF, 2014: s/p).

A partir de su creación, el Instituto Nacional de las Mujeres de la Ciudad México, se ha encargado de proponer distintas líneas de acción para integrarse a las políticas públicas de igualdad género, así como otros programas que surgen de estas mismas políticas. Algunos de los programas creados fueron: Inmujeres CDMX al servicio de las mujeres y niñas, Trabaja con personas servidoras públicas, Trabaja para erradicar la violencia contra las mujeres y las niñas, e Interrupción Legal del Embarazo. Todo esto forma parte de las políticas de género.

En los diferentes programas surgidos de las políticas de igualdad de género, resalta la creación del programa Viajemos seguras, ya que este sería instaurado para dar solución a la violencia de género que sufren las mujeres en el transporte público, “en el año 2002 la ciudad de México decidió asignar dos vagones de cada tren, en el Metro como exclusivos para mujeres” (Dunckel-Graglia, 2013:150). De igual forma, “se crea la iniciativa interinstitucional denominado Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México inaugurado en 4 de octubre del 2007, con la finalidad de prevención y atención a la violencia de género” (Informe anual-DF, 2012:45).

El Programa Viajemos Seguras incluye los siguientes servicios:

- “Programa Atenea, servicios exclusivos para las mujeres, de la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal” (Informe anual-DF, 2012; 45).
- Unidades exclusivas del servicio de transporte eléctrico (Informe anual-DF, 2012:45).
- Áreas exclusivas para mujeres, niñas y personas con discapacidad: la separación de hombres y mujeres en horarios picos en vagones o áreas exclusivas para mujeres que se establecen en el Metro (Informe anual-DF, 2012:46).

Programa Viajemos seguras en el STC-Metro

El Programa Viajemos seguras, tiene como finalidad prevenir la violencia sexual que ocurre en los medios de transporte, Metro, Metrobús y RTP. Todo esto surgió, por la necesidad de atender el alto índice de agresiones de tipo sexual en el transporte público.

Como hemos mencionado ante, las acciones de violencia hacia las mujeres, no se cometen solo en el espacio privado, la magnitud de estas agresiones, alcanza a los lugares públicos, trabajo, escuelas, centros deportivos, mercados y calles de la ciudad, por tal motivo el Gobierno del Distrito Federal, tuvo que realizar acciones ante el grave problema de la violencia contra la mujer.

El gobierno analizó el gran número de denuncias recibidas por la Fiscalía Central de Investigación Para Los Delitos Sexuales de la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas Centrales de la PGJDF.

Esos datos mostraron que “del 1ero de enero al 15 de agosto de 2007, se iniciaron 1,206 averiguaciones previas por acoso sexual” (Inmujeres-DF, 2008:8); y por ello se llegó a la conclusión de que tanto mujeres y niñas pueden ser víctimas de violencia sexual en los espacios públicos. Además, esos datos especificaban cuáles eran las modalidades en que se ejercía esta violencia

sexual, “ser tocada en genitales, glúteos, senos, pubis o ser obligada a observar algún acto sexual” (Inmujeres-DF, 2016: s/p).

Toda esta investigación permitió identificar el problema y plantear acciones, así como establecer la sanción que podría recibir el presunto acosador, la cual se agrava aún más, si el delito “es cometido a bordo de un vehículo particular o de servicio público” (Inmujeres-DF, 2016: s/p).

A partir de estos datos alarmantes el gobierno de la Ciudad de México creó el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México, para dar atención a las mujeres víctimas de violencia, impartiendo asesoría jurídica gratuita, de igual forma, establece medidas que eviten el acoso sexual en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús y RTP. El principal objetivo del programa es:

Realizar acciones institucionales coordinadas, desde un enfoque de género, entre los organismos de transporte público, instituciones responsables de la seguridad pública y de procuración de justicia, para garantizar que las mujeres de la Ciudad de México viajen más seguras y libres de violencia (Inmujeres-CDMX, 2016).

Para ello, se propusieron las siguientes acciones:

Establecer una mayor coordinación con los servicios de seguridad, mismos que fortalecerán la seguridad y confianza dentro del transporte público.

Mejorar el sentido de respeto entre los individuos, basada en la protección de los Derechos Humanos.

Promover una cultura de denuncia de todo tipo de agresión.

Garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a los agresores mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como recibir una atención con calidad y calidez (Inmujeres – D.F., 2008).

El programa se propuso atender, prevenir y sancionar el abuso sexual, mediante las siguientes medidas:

Estableció la separación entre hombres y mujeres en las líneas 1, 3, 7, 8, 9, A y B, del STC, en un horario de 06:00 a 10:00hrs. y de 14:00 a 22:00hrs.

Para tener una mayor seguridad participan policías auxiliares en ayuda a mujeres que sufren abuso sexual.

Se instalaron módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual, en las siguientes estaciones

Pino Suárez

Balderas

Pantitlán

Hidalgo

Guerrero (Inmujeres D.F., 2008)

El Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, para garantizar la reducción de la violencia sexual, trabaja en coordinación con instituciones que ayudan a prevenir este delito, por tal motivo “firmó un Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Seguridad de las Mujeres en los Transportes Públicos en 2008, y en el cual participan:

Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal,

Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal,

Secretaría de Movilidad del Distrito Federal,

Instituto de las Mujeres del Distrito Federal,

Instituto de la Juventud del Distrito Federal,

Sistema de Transporte Colectivo del Distrito Federal,

Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal,

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal,

Sistema de Corredores Metrobús,

Servicio de Localización Telefónica, LOCATEL

Y la instancia ciudadana, Consejo Ciudadano de la Ciudad de México

Violencia (Inmujeres-CDMX, 2016).

El programa Viajemos seguras implementa diversas medidas para identificar el acoso sexual. También establece procedimientos para la atención de las denuncias.

El procedimiento consiste en los siguientes pasos: al ser detenido el presunto agresor se comienza un proceso para que la víctima pueda realizar la denuncia. El procedimiento inicia con la realización de la averiguación previa en la cual la persona, de sexo femenino o masculino, se presenta en compañía de un policía auxiliar manifestando que fue objeto de acoso sexual; el oficial en turno procederá a detener al responsable llevándolo al módulo de atención correspondiente, representado éste por una abogada que forma parte del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México.

En segundo lugar, se procede a orientar y asesorar a la víctima en todo el tiempo que dure el proceso, explicándole en todo momento, el seguimiento que se llevará a cabo en el cual la víctima tendrá dos opciones: una es, aceptar el delito por denuncia (inicio formal del proceso), siempre y cuando se califique el hecho como un delito, en este seguimiento se remitirá al agresor a una de las fiscalías especializadas en delitos sexuales. La segunda opción es no presentar cargos, y el agresor solo dará disculpas por los hechos.

Programa Atenea

En enero del 2008, se crea el programa Atenea, servicio exclusivo para mujeres, con la puesta en circulación de unidades que sólo pueden ser utilizadas por mujeres que utilizan la Red de Transporte de Pasajeros (RTP). La finalidad de esto es ofrecer un transporte seguro, cómodo y económico para las usuarias.

Las acciones de este programa son:

La Red de Transporte de Pasajeros (RTP) cuenta con 48 rutas que son destinadas al programa y que se encuentran en las zonas de mayor aglomeración de personas.

Se implementaron horarios en el turno matutino, de 06:00 a 21:00hrs. con la finalidad de dar una mayor seguridad en respeto del hostigamiento sexual.

Apoyado por el sistema de transporte RTP

Exclusivo para mujeres, minusválidos, personas de la tercera edad.

Un costo de \$2.00 por viaje. (Inmujeres D.F., 2008).

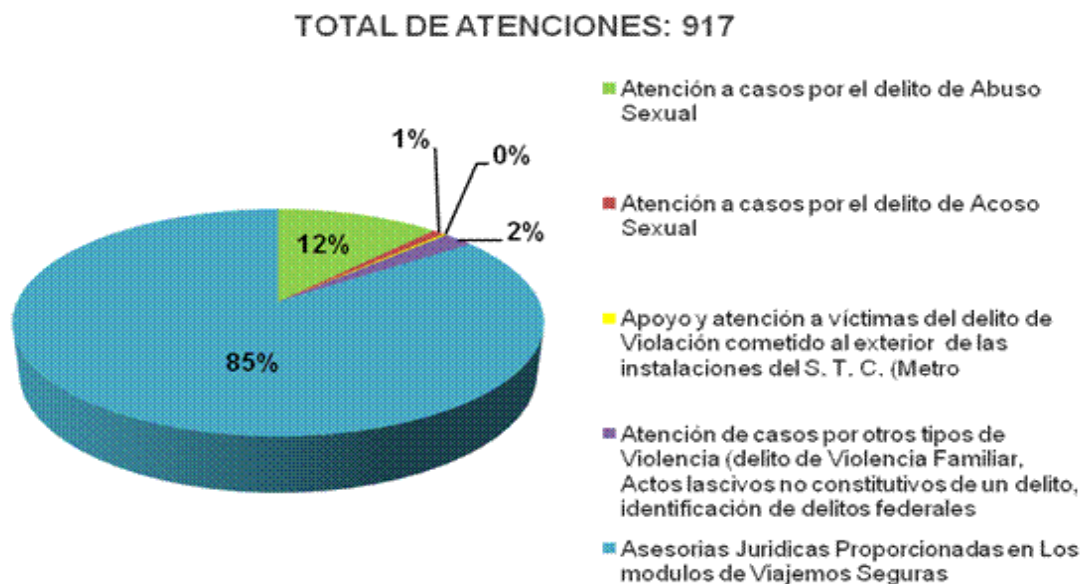
Datos de atención del programa interinstitucional Viajemos seguras

A continuación, se presentan las denuncias que se reportan cuantifican en los diferentes módulos, pues a partir de que se crea el programa Viajemos seguras en el año 2007 en el metro y 2008 en Atenea, se comenzó a llevar un registro de los casos. A partir de estos datos se presentan las siguientes tablas con graficas cuantificadas en torno a los casos y denuncias.

Tabla y gráfica 1. Atenciones realizadas en los módulos durante el mes de enero a mayo del año 2014

TOTAL DE ATENCIONES	Atención a casos por el delito de abuso sexual	Atención a casos por el delito de acoso sexual	Apoyo y atención a víctimas del delito de violación cometido al exterior de las instalaciones del S. T. C. (Metro)	Atención de casos por otros tipos de Violencia (delito de violencia familiar, actos lascivos no constitutivos de un delito, identificación de delitos federales)	Asesorías Jurídicas proporcionadas en los módulos Viajemos seguras
917	109	8	2	20	778s

Tomado de Inmujeres-DF, 2014: s/p, <http://www.inmujeres.DF.gob.mx/index.jsp>

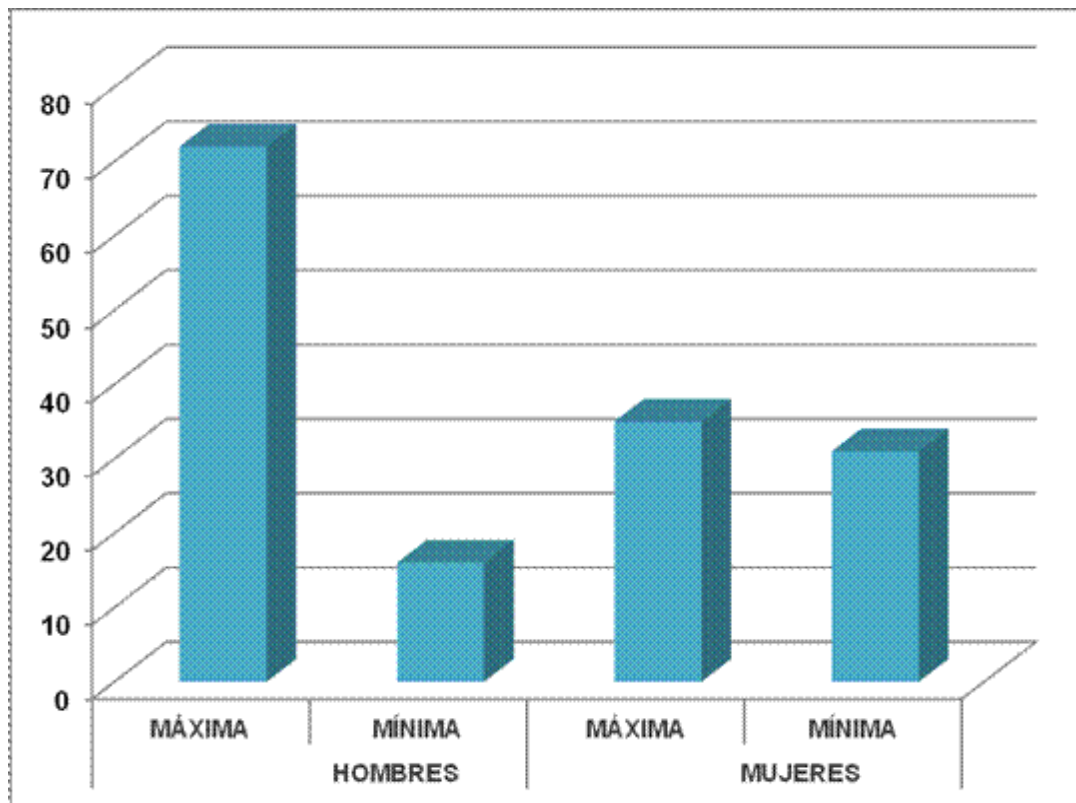


Tomado de Inmujeres-DF, 2014: s/p, <http://www.inmujeres.DF.gob.mx/index.jsp>

Tabla y gráfica 2. Rangos de edad de las víctimas

RANGO DE EDAD MUJERES	RANGO DE EDAD HOMBRES
10-55 Años	18-34 Años

Tomado de Inmujeres-DF, 2014.



Tomado de Inmujeres-DF, 2014.

Tabla y gráfica 3. Sexo de las víctimas atendidas

NÚMERO DE MUJERES	NÚMERO DE HOMBRES
132	7

Tomado de Inmujeres-DF, 2014.

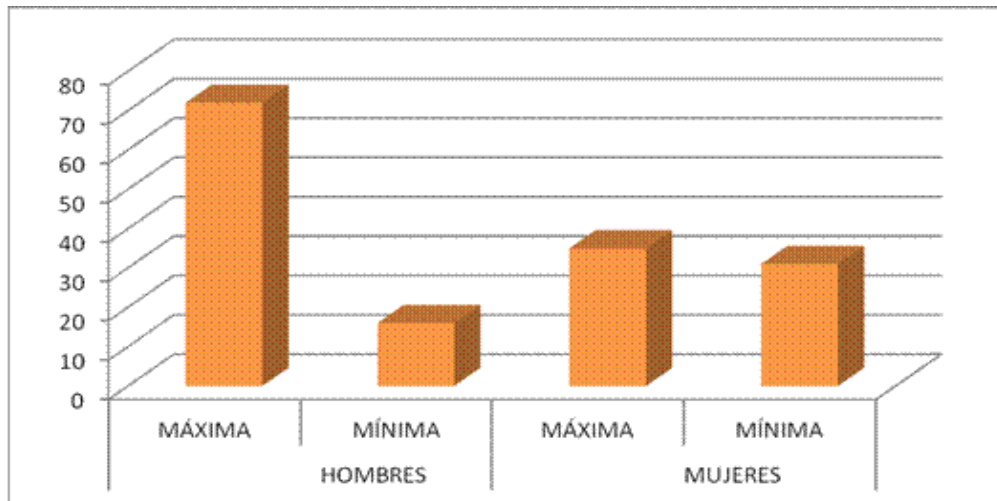


Tomado de Inmujeres-DF, 2014.

Tabla y gráfica 4. Rangos de edad de los agresores

MUJERES	HOMBRES
31-35 años	18 - 72 años

Tomado de Inmujeres-DF, 2014.



Tomado de Inmujeres-DF, 2014.

El rango de edad que muestra la gráfica de agresores en el metro, es muy acotado en las mujeres, pero demasiado amplia en los hombres. Además, los agresores en su mayoría son hombres.

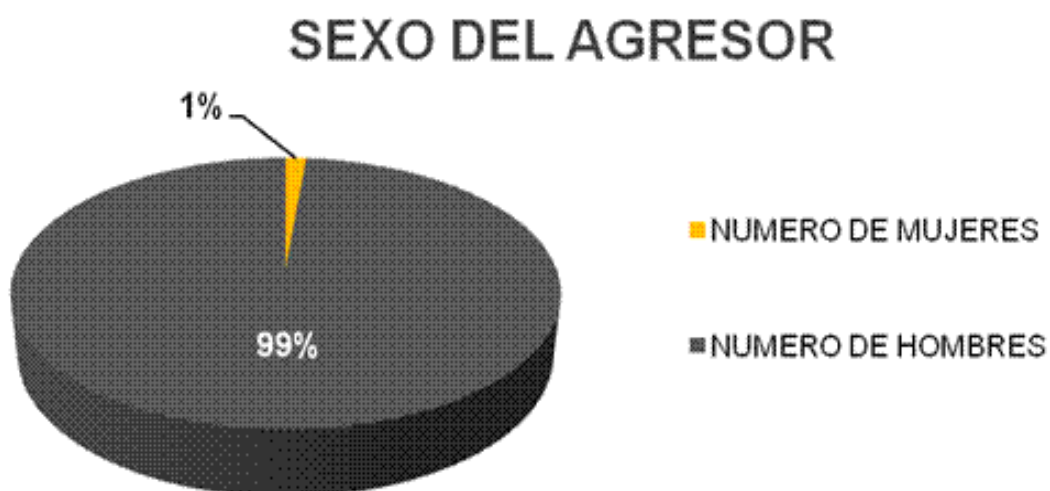
Surgen tantas preguntas que quizás se podrían resolver, si damos una mirada a los países de primer mundo, en donde ni siquiera se imaginan la separación de género en los medios de transporte y además pugnan por hacer una sociedad que cada día sea más igualitaria en todos los ámbitos.

Observamos que en la tabla y gráfica 5, que 99% de los agresores son hombres, no obstante, también hay un 1 % de agresiones por parte de las mujeres.

Tabla y gráfica 5. Sexo del agresor

NÚMERO DE MUJERES	NÚMERO DE HOMBRES
2	137

Tomado de Inmujeres-DF, 2014.



Tomado de Inmujeres-DF, 2014

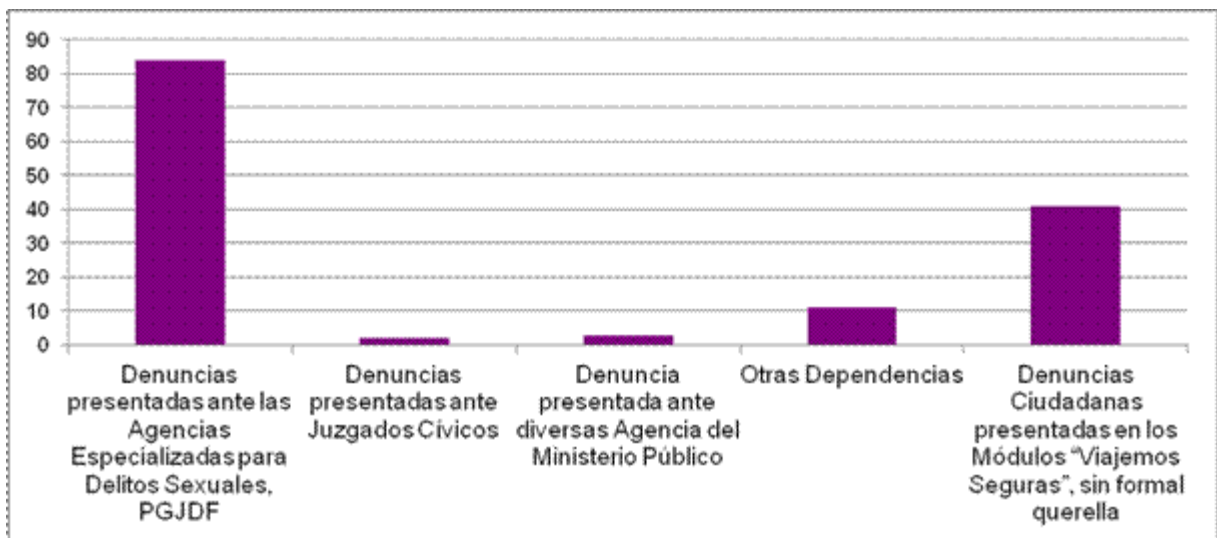
En la gráfica número 5, es evidente que el hombre sigue estando a la cabeza en el porcentaje de agresiones con el 99%. Razón por la cual es necesario aumentar las medidas para disminuir el índice de agresiones.

De los 875 casos atendidos en los módulos de Viajeros seguros en los que se brindó asesoría jurídica y acompañamiento a las víctimas remitidas por las y los policías de la SSPDF que operan en el STC, así como por el personal de Seguridad Institucional del STC., se tramitaron las siguientes denuncias.

Tabla y grafica 6. Total de denuncias atendidas por los módulos de Viajemos seguras

Denuncias presentadas ante las Agencias Especializadas para Delitos Sexuales, PGJDF	Denuncias presentadas ante Juzgados Cívicos	Denuncia presentada ante diversas Agencia del Ministerio Público	Otras dependencias	Denuncias Ciudadanas presentadas en los Módulos Viajemos seguras, sin formal querrella
84	2	3	11	41

Tomado de Inmujeres-DF, 2014.



Tomado de Inmujeres-DF, 2014; s/p

La gráfica nos muestra datos reveladores, pues de los 4.5 millones de pasajeros que viajan en el Sistema de Transporte Colectivo Metro diariamente, solo 84 denuncias se han presentado en las agencias especializadas para delitos sexuales.

Este dato es interesante ya que la gráfica, está basada en el resultado de 5 meses, de enero a mayo de 2014, lo que nos arroja como promedio general, el número de 16.8 denuncias por mes, o más específicamente, 2.4 denuncias por semana.

Estos datos podrían tener dos lecturas diferentes, por una parte, los datos muestran que el programa ha tenido buenos resultados, debido que a las instituciones encargadas de prevenir la violencia sexual, han ofrecido atención a personas que han sufrido alguna ofensa de tipo sexual; por otra parte, se puede percibir que el total de denuncias refleja que existe una falta de cultura de denuncia, esto puede ser por la falta de información sobre cómo proceder a denunciar el abuso o acoso sexual.

No obstante, de los casos atendidos, 41 personas víctimas de violencia sexual, quienes dejaron constancia de los hechos mediante Denuncia Ciudadana en los módulos Viajemos seguras, se reservan su derecho a presentar formal querrela ante la instancia correspondiente para otro momento (Inmujeres-DF, 2014). Esto puede deberse a la poca confianza que como ciudadanos tenemos en las instituciones de impartición de justicia, como el mismo informe de Inmujeres-DF reconoce:

El informe del Programa General de Igualdad de Oportunidades y no Discriminación hacia las mujeres de la Ciudad de México, establece que hay una gran desconfianza por parte de las mujeres en la aplicación de justicia. La mayoría no denuncia, no ejerce el acceso a la impartición de justicia y de procesos judiciales (Inmujeres-DF, 2014).

Conclusiones

En este capítulo, identificamos cuáles son las medidas y las acciones que ha tomado el gobierno de la Ciudad de México en coordinación con el Instituto Nacional de la Mujeres del D.F., para implementar el programa Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y programa Atenea en la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), para disminuir la violencia sexual.

Con respecto a las acciones implementadas en el programa Viajemos seguras, el Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México hace públicos los resultados del programa Viajemos seguras, y desglosa los datos sobre las denuncias por diversos delitos.

- Las atenciones realizadas por los módulos viajesos serás durante el mes de enero a mayo del 2014 fueron de 109.
- Quien emitió más denuncias fue el sexo femenino.
- Es importante señalar que el rango de edad de los hombres agresores fue de 18 años a 72 años.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

Introducción

Para obtener datos sobre la percepción de las y los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro sobre los alcances del programa Viajemos seguras, y sobre el tema de la posible discriminación del sexo masculino debido a las acciones del programa, nos dimos a la tarea de realizar encuestas, mismas que fueron aplicadas a hombres y mujeres que usan el Sistema de Transporte Colectivo Metro. El objetivo fue conocer su opinión sobre las medidas implementadas en el programa Viajemos seguras. Esto nos permitió conocer cuál es la visión de los hombres y mujeres respecto a la posible discriminación en las acciones del programa Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro).

En este apartado se presentan los resultados cualitativos y cuantitativos de los datos obtenidos en el trabajo de campo. Estos datos se obtuvieron mediante cuestionarios aplicados a usuarios y usuarias del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, durante el período de mayo y junio del 2015 en la línea 8 que va de Constitución de 1917 a Garibaldi,

Para procesar los datos cuantitativos, se creó un archivo en Microsoft Excel, en donde se realizó el vaciado de todos los datos obtenidos, el cual nos permitió obtener cifras y gráficas, para posteriormente hacer una interpretación cualitativa de las opiniones de las y los usuarios, respecto al programa Viajemos seguras.

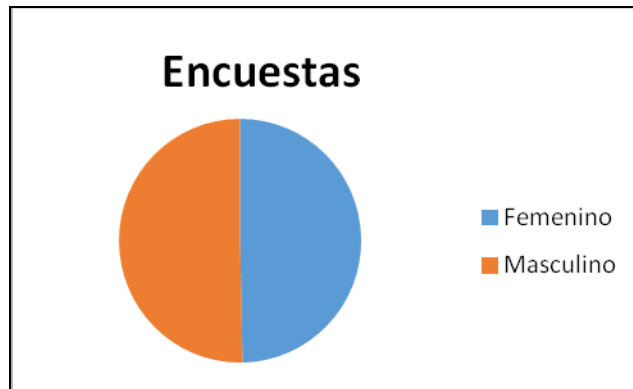
Las variables que se consideraron fueron:

- Edad
- Sexo
- Frecuencia de uso del sistema de transporte

- Información que sabían sobre el programa Viajemos seguras

El tamaño de la muestra fue de 161 encuestados, de los cuales 80 fueron mujeres y 81 hombres. Los resultados se muestran en el cuadro y en la gráfica 7.

Gráfica y cuadro 7. Muestra de la población encuestada



Sexo	Encuestas
Femenino	80
Masculino	81

Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Se realizaron tres cuestionarios que fueron divididos por apartados

- A
- B
- C

El apartado A se aplicó a hombres y mujeres, se les preguntó; con qué frecuencia utilizan el servicio del metro, si sabían por qué se implementó el programa Viajemos seguras, y si conocían las medidas, e información en general del programa.

El apartado B, fue dirigido a las mujeres donde se les preguntó si utilizan los vagones exclusivos y si estos les han generado mayor seguridad en su recorrido etc.

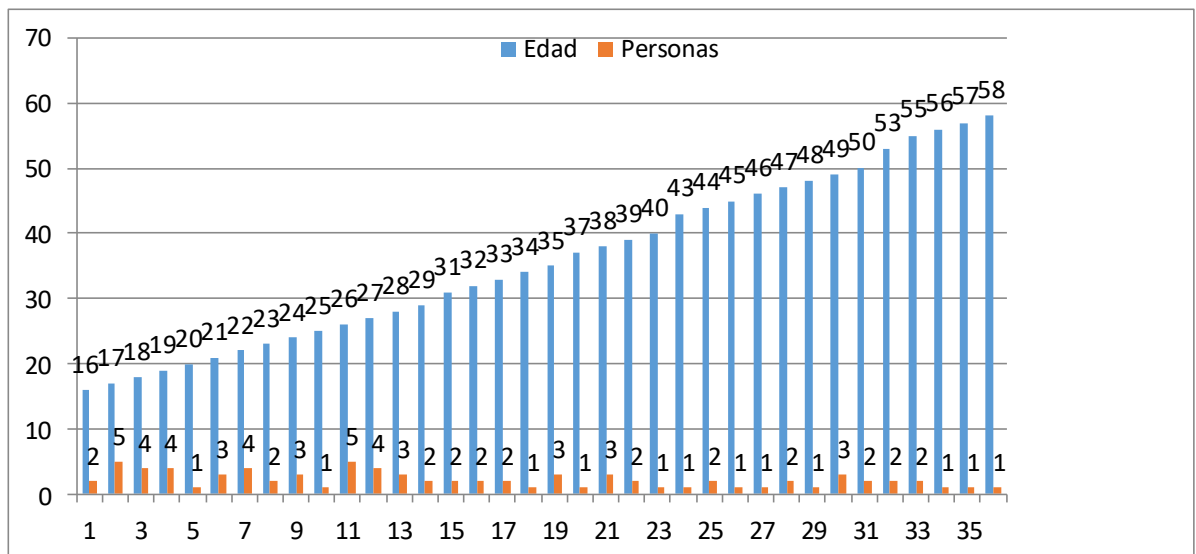
El apartado C, fue dirigido a los hombres cuestionando si el programa Viajemos seguras le ha ocasionado incomodidad, si les ha beneficiado en su recorrido. Este apartado es importante ya que, mediante él, queríamos conocer la visión de los hombres respecto a si el programa genera discriminación.

Cuestionario apartado A. Sexo femenino

Esta sección se conformó de 7 preguntas cerradas, desarrolladas de la siguiente forma:

El rango de edad de la población fue: 16 – 58 años. Para apreciar los datos, la gráfica 8 nos muestra los rangos de edad y el número de personas que contestaron.

Gráfica 8. Rangos de edad de las personas entrevistadas



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

De acuerdo con las encuestas realizadas, se obtuvieron los siguientes resultados:

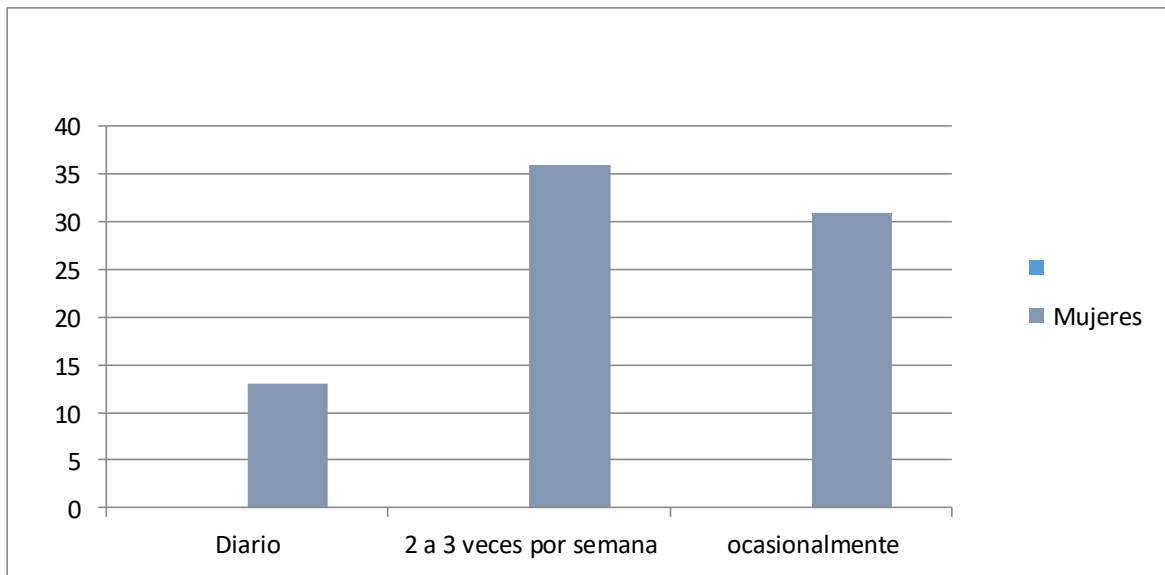
Se inició preguntando a los encuestados, con qué frecuencia utilizan el servicio del metro.

- Diario
- 2 a 3 veces por semana
- Ocasionalmente.

Los resultados obtenidos son los siguientes; 13 mujeres contestaron, que utilizan diario el servicio del metro, 36 lo utilizan de 2 a 3 veces por semana, y 31 de ellas ocasionalmente. Los resultados se muestran en el cuadro y en la gráfica 9.

Gráfica y cuadro 9. Frecuencia con la que utilizan las mujeres el STC-Metro

Respuesta	Mujeres
Diario	13
2 a 3 veces por semana	36
ocasionalmente	31



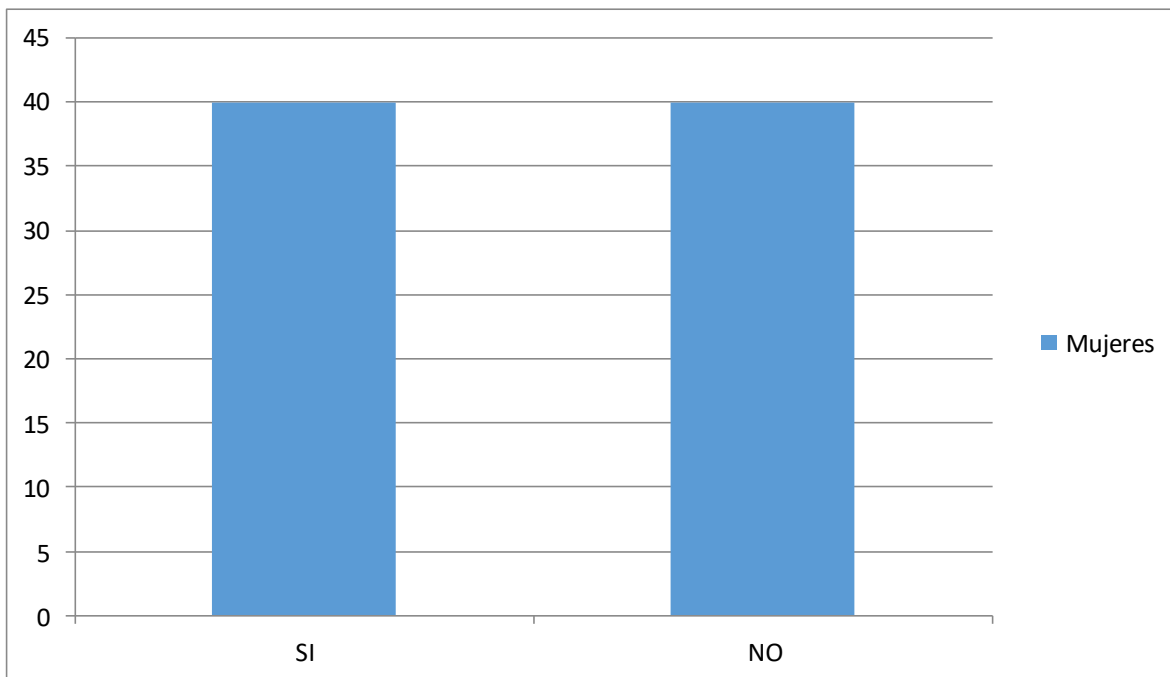
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Esta pregunta en particular era de gran relevancia, ya que obtendríamos datos que se acercarán más a una respuesta veraz y objetiva, pero los usuarios que transitaban por los pasillos del metro, iban con el tiempo justo y muy pocos aceptaron contestar el cuestionario, sin embargo, los ciudadanos que transitaban a las afueras del metro fueron más accesibles para aceptar contestar el cuestionario.

Posteriormente se preguntó, si sabían por qué se implementó el programa Viajemos seguras, para la respuesta se utilizaron dos opciones “Si” o “NO”, a lo que, 40 de ellas respondieron que sí conocían el programa y 40 contestaron que no sabían por qué se implementó. Cómo se muestran en el cuadro y en la gráfica 10.

Gráfica y cuadro 10. Mujeres que tienen conocimiento y desconocimiento del programa Viajemos seguras

Respuesta	Mujeres
SI	40
NO	40



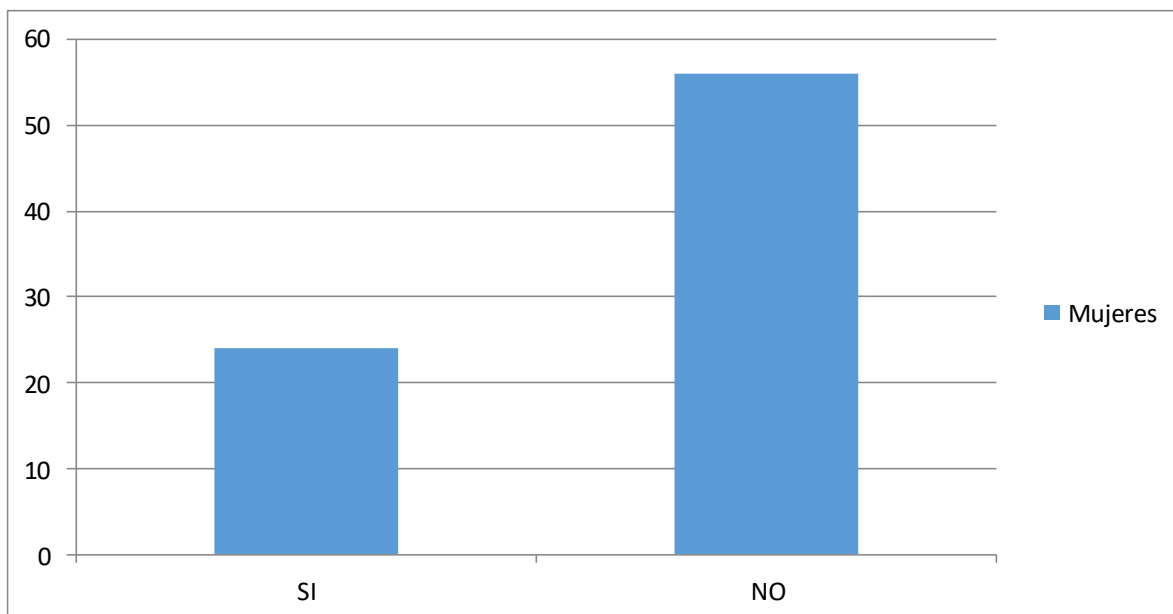
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

De las 80 mujeres encuestadas, el 50% de ellas conocen por qué se implementó el programa Viajemos seguras, debido a que se han percatado de las medidas de separación de hombres y mujeres en el metro; por otra parte, el 50% desconoce del programa, esto se debe a que no hay suficiente difusión del programa a la ciudadanía. Estos resultados, reflejan que las personas que han identificado las medidas, transitan en los horarios de la separación de hombres y mujeres.

Asimismo, se les preguntó si conocen las acciones que contempla el programa Viajemos seguras a lo que, 24 respondieron que sí conocen las acciones y 56 contestaron que no las conocen. Cómo se muestra en el cuadro y gráfica 11.

Gráfica y cuadro 11. Mujeres que saben de las acciones del programa Viajemos seguras

Respuesta	Mujeres
SI	24
NO	56



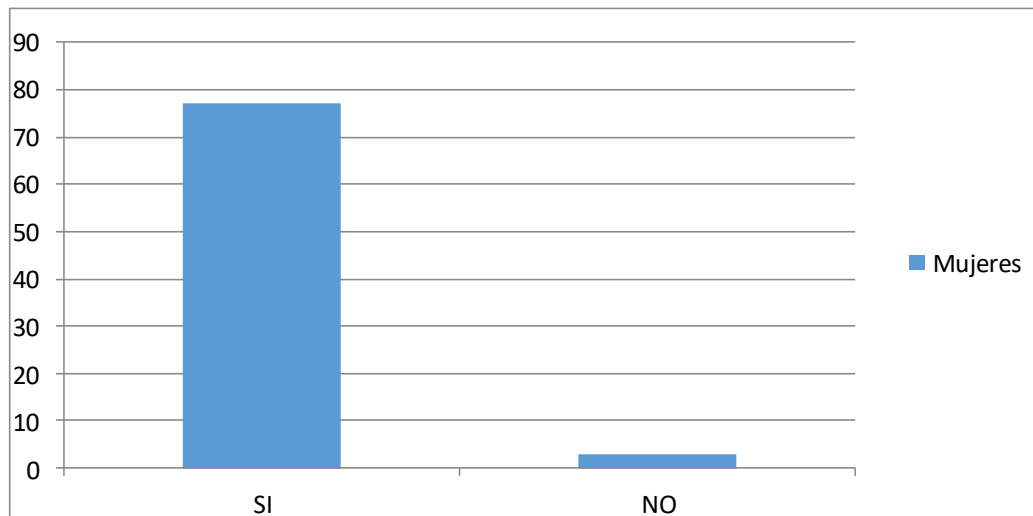
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Los resultados muestran que 70% de las mujeres, desconocen las acciones adicionales que contempla el programa (además de la separación de vagones), es un dato relevante, para saber por qué, en el caso de abuso sexual, un porcentaje de las mujeres no actúan en contra de su agresor, ya que desconocen el proceso para levantar la denuncia.

Por consiguiente, se preguntó si considera que sea una buena opción la separación de hombres y mujeres a lo que 77 dijeron que sí es buena opción y 3 dijeron que no. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 12.

Gráfica y cuadro 12. Mujeres que consideran una buena opción la separación de hombres y mujer en el STC-Metro

Respuesta	Mujeres
SI	77
NO	3



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

El 61.6% de las mujeres contestaron que si es una buena opción la separación de hombres y mujeres. Sus respuestas fueron las siguientes: se evita el abuso sexual, existe un respeto a la mujer, viajan más seguras, y se reduce el acoso sexual.

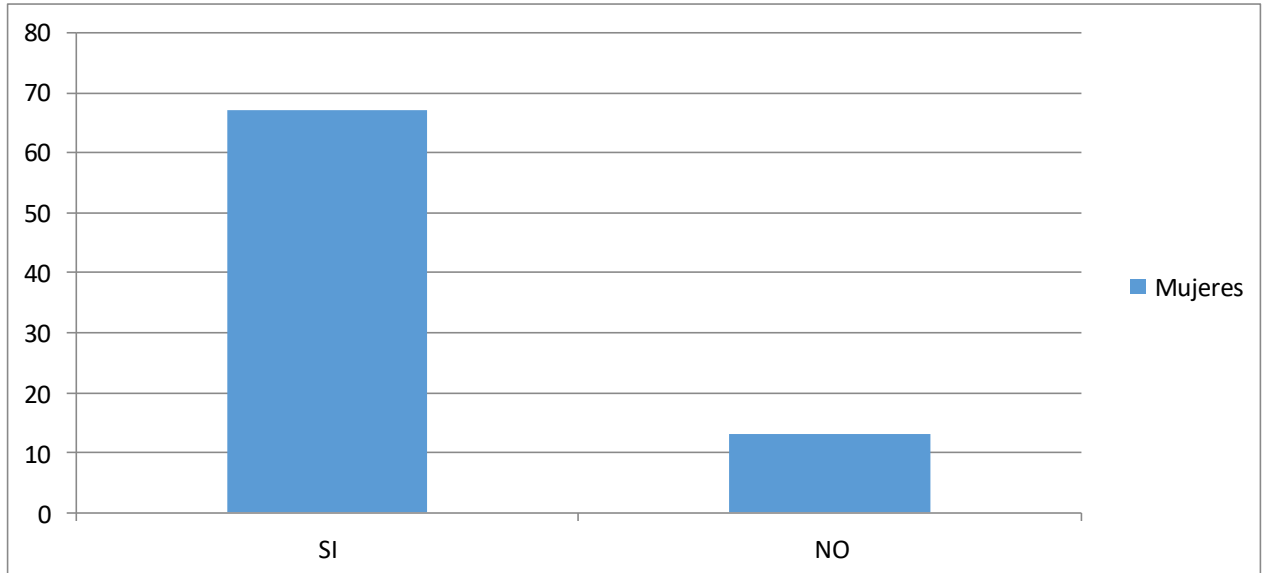
De igual forma argumentaron que los hombres son muy bruscos, groseros y abusivos.

Algunas mujeres comentaron, que en los vagones exclusivos de mujeres suele presentarse agresión entre ellas.³

También se preguntó a las usuarias, si consideraban que, al hacer la separación de hombres y mujeres en los vagones del metro, se reduce el abuso sexual. A lo que 67 contestaron que sí se reduce y 13 contestaron que no se reduce. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 13.

Gráfica y cuadro 13. Mujeres que consideran que al hacer la separación se reduce el abuso sexual

Respuesta	Mujeres
SI	67
NO	13



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

³ C-A-M-33 (cuestionario apartado A, Mujeres No.33)

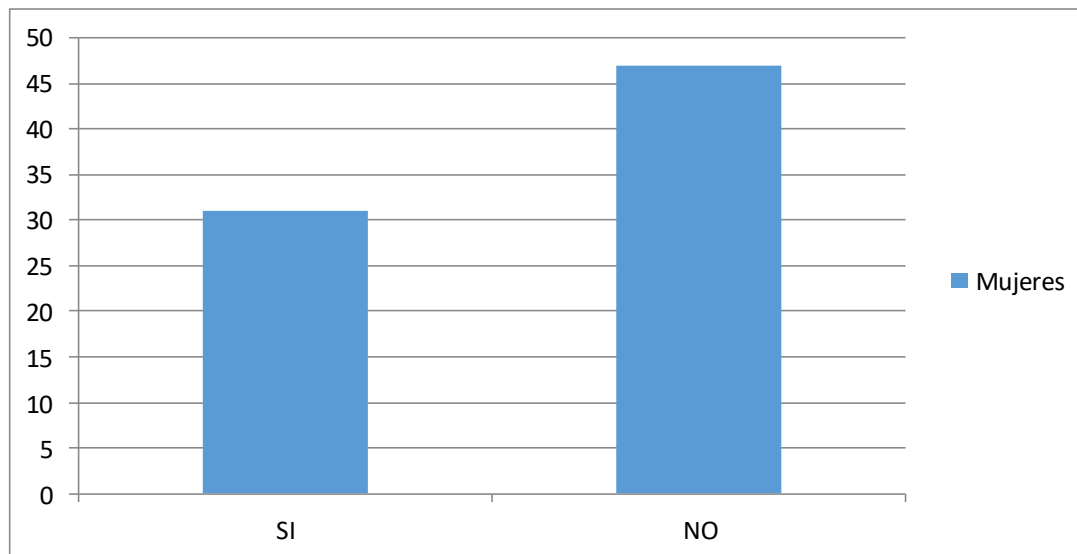
El 83.75% de las mujeres, contestaron que el abuso sexual sí se reduce mediante la separación de hombres y mujeres, y esto es así pues consideran que se evita contacto con hombres y por consiguiente el abuso sexual, y así viajan más seguras.

Algunas de ellas respondieron que no solamente existe abuso por parte del hombre sino también de la mujer.⁴

También se preguntó si consideran necesario cambiar algunas medidas del programa Viajemos seguras, 31 contestaron que sí y 47 dijeron que no es necesario cambiar las medidas. Cómo se muestra en la tabla y en la gráfica 14.

Gráfica y cuadro 14. Personas que consideran necesario cambiar medidas del programa Viajemos seguras

Respuesta	Mujeres
SI	31
NO	47



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

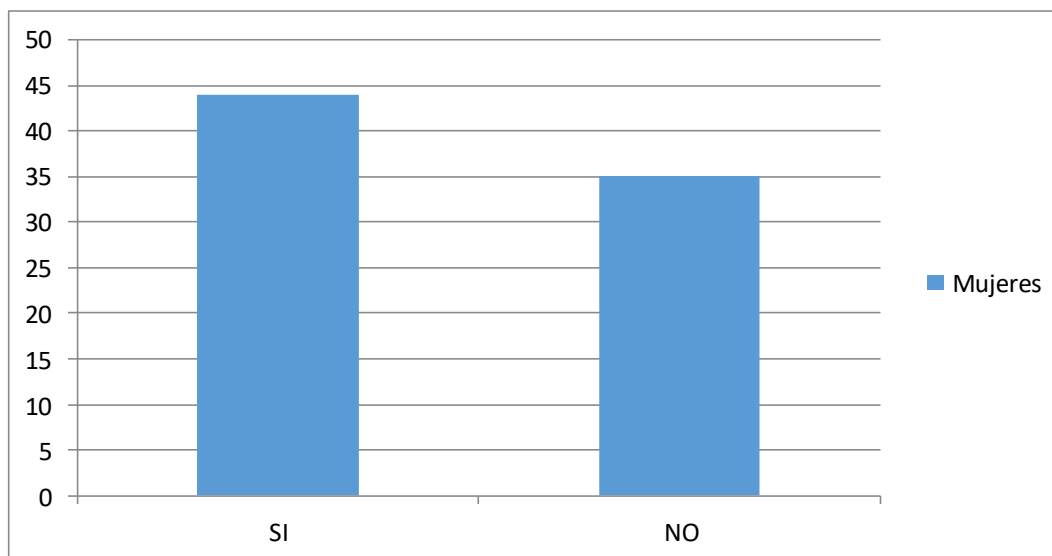
⁴ Informante con clave de trabajo C-A-M-20-42

Las mujeres que contestaron que no es necesario cambiar las medidas, argumentaron, que éstas ayudan a prevenir el abuso y acoso sexual que se genera por parte de los varones. Asimismo, comentaron que no conocen las medidas en su totalidad.

Por último en el apartado A, se preguntó a las usuarias, si ellas sugerirían la implementación de otras medidas, a lo que 44 contestaron que sí es necesario implementar otras medidas. Los 35 restantes no sugieren nada. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 15.

Gráfica y cuadro 15. Mujeres que opinión sobre la implementación de otras medidas

Respuesta	Mujeres
SI	44
NO	35



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

En esta gráfica, una parte de las mujeres perciben que debe haber otras acciones que ayuden y fortalezcan las medidas para combatir el abuso sexual

hacia la mujer, no obstante, ninguna de ellas ejemplificó alguna sugerencia de una posible medida adicional.

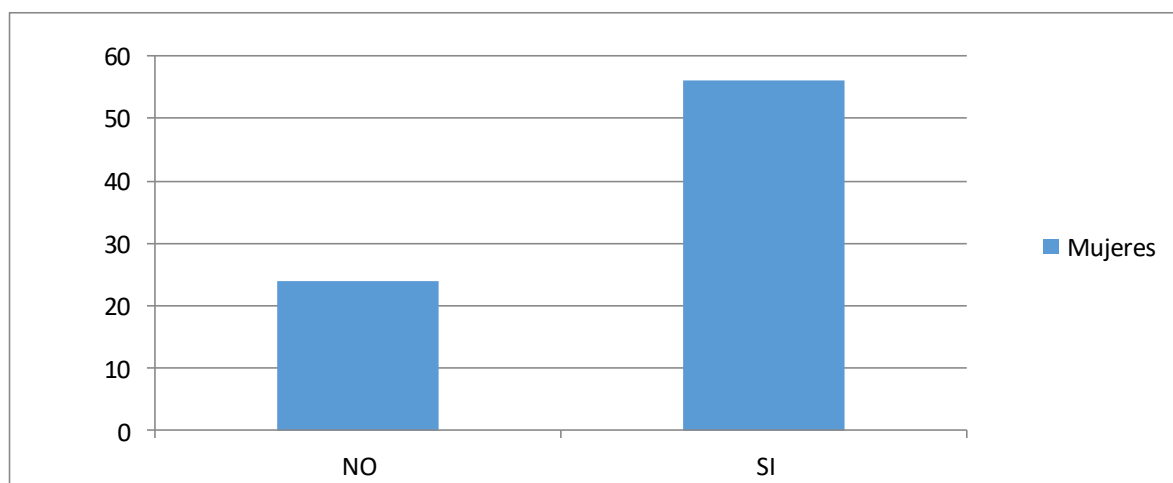
Cuestionario apartado B. Sexo femenino

Esta sección se conformó de 7 preguntas cerradas, y fue dirigida a la mujer para conocer la opinión que tienen respecto a las medidas del programa Viajemos seguras que se implementa en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Se preguntó, si utilizan los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años, sólo 24 contestaron, que no utilizan los vagones exclusivos, y 56 sí utilizan los vagones exclusivos. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 16.

Gráfica y cuadro 16. Mujeres que utilizan los vagones exclusivos en STC-Metro

Respuesta	Mujeres
NO	24
SI	56



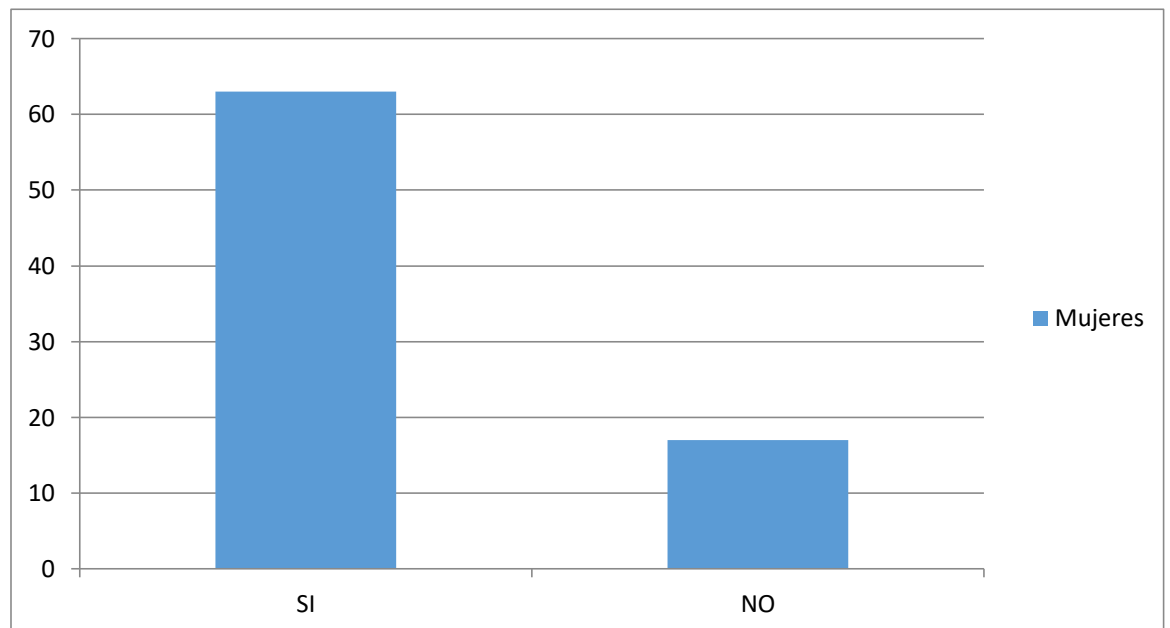
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Los resultados muestran que 70% de las mujeres, utiliza los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años. El motivo por el cual los utilizan, es porque son más seguros, no hay arrimones y faltas de respeto. Así genera mayor respeto a las mujeres.

Asimismo, se preguntó si al utilizar los vagones exclusivos han percibido mayor seguridad, 63 usuarias dijeron, que sí existe una mayor seguridad y 17 de ellas no perciben seguridad al viajar en los vagones. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 17.

Gráfica y cuadro 17. Mujeres que perciben una mayor seguridad en vagones exclusivos

Respuesta	Mujeres
SI	63
NO	17



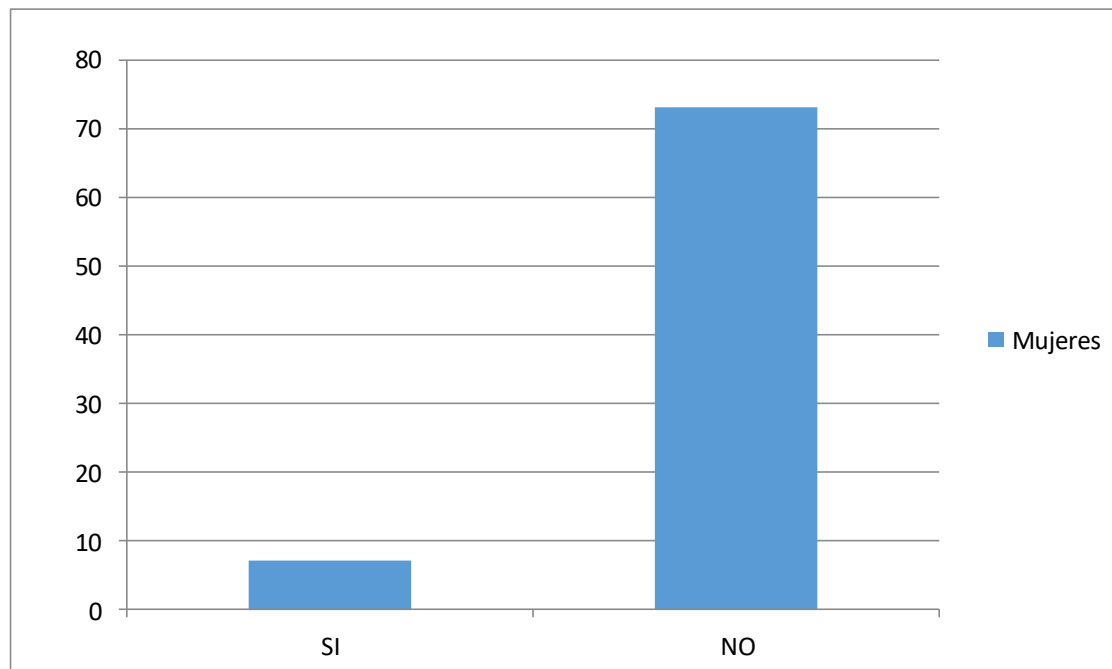
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Los resultados muestran que el 78.75% de mujeres perciben que existe una mayor seguridad al utilizar los vagones exclusivos para mujeres, ya que van más seguras, hay más respeto y no van tan llenos.

De igual manera se preguntó, si consideran que son suficientes dos vagones exclusivos para mujeres, 7 contestaron que sí son suficientes y 73 dijeron que no son suficientes. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 18.

Gráfica y cuadro 18. Suficiencia de vagones exclusivos para mujeres

Respuesta	Mujeres
SI	7
NO	73



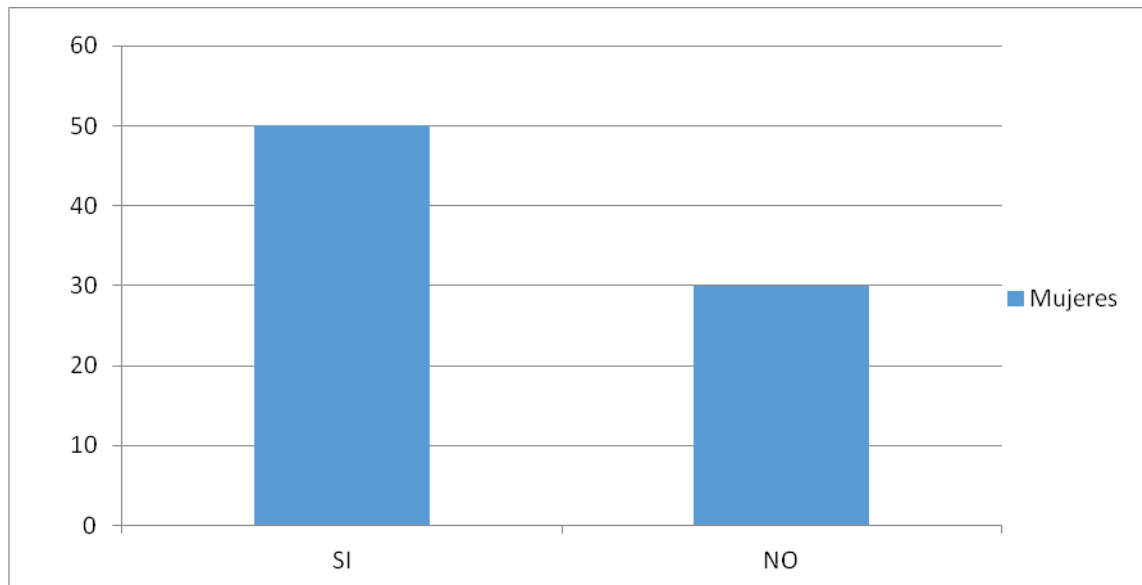
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Con base a los resultados el 91.25% de las mujeres, argumentaron que no son suficientes los vagones exclusivos, lo que ocasiona que en las horas pico haya un sobrecupo y viajen apretadas.

Por otra parte, se preguntó si ha sufrido algún incidente como palabras obscenas, tocamiento en glúteos, miradas lascivas permanentes e incómodas a su cuerpo. 50 contestaron que sí han sufrido algún incidente y 30 que no han sufrido un abuso sexual. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 19.

Gráfica y cuadro 19. Mujeres que han sufrido un abuso sexual

Respuesta	Mujeres
SI	50
NO	30



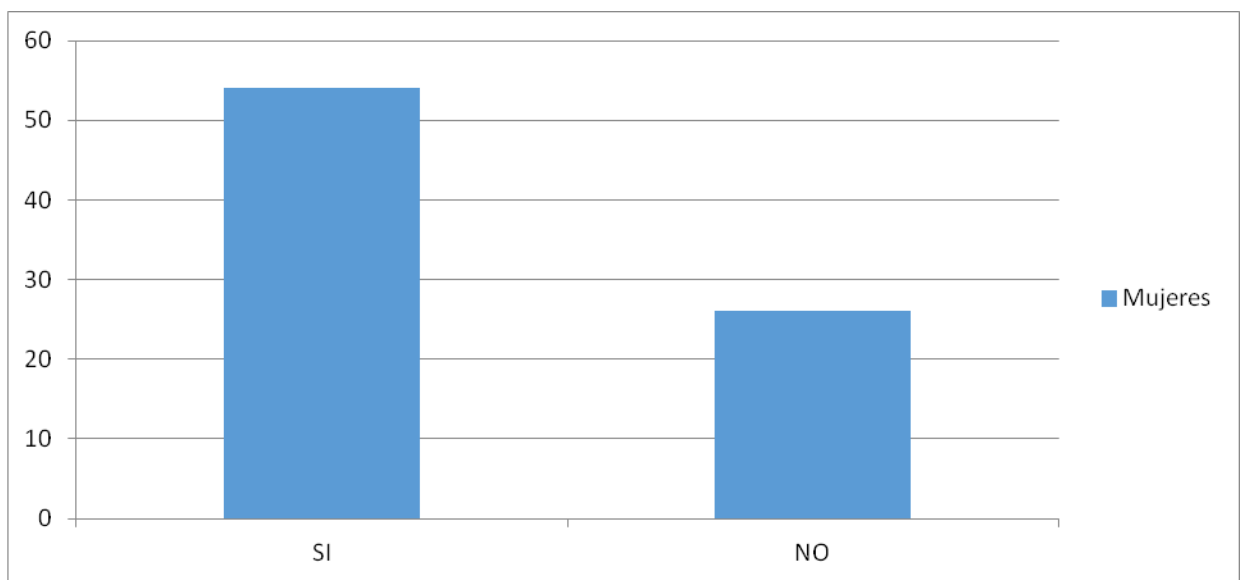
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Como muestran los datos, el 62.5% de las mujeres han sufrido algún incidente de abuso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Se preguntó también si procederían a denunciar el acoso o abuso sexual sufrido, a lo que 54 argumentaron que sí procederían y 26 contestaron que no denunciarían. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 20.

Gráfica y cuadro 20. Mujeres que procederían a denunciar

Respuesta	Mujeres
SI	54
NO	26



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

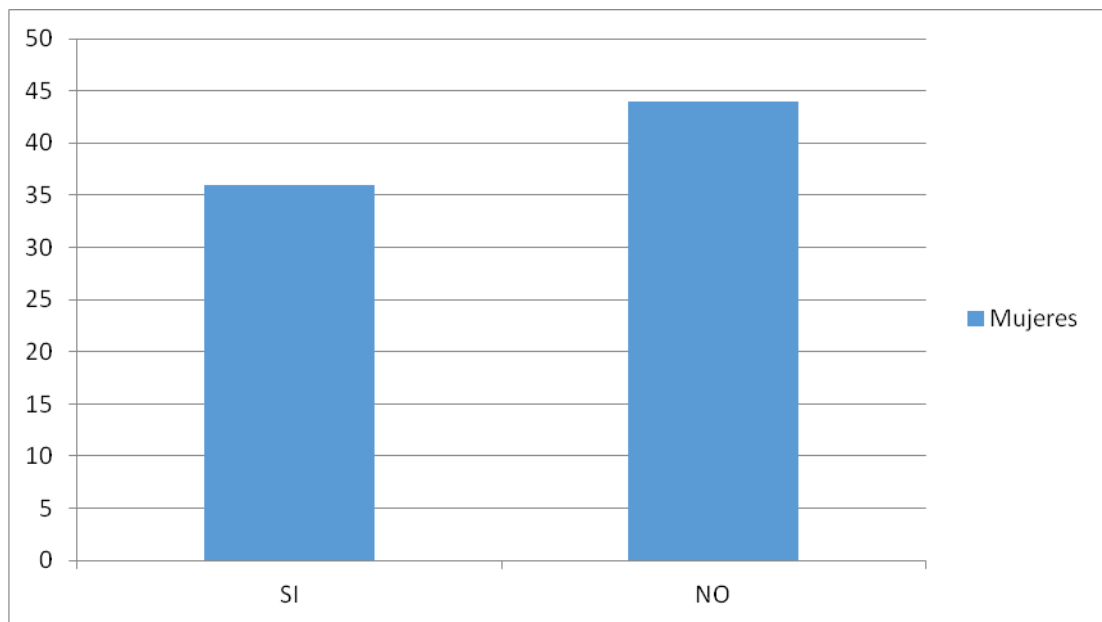
Algunas mujeres entrevistadas, opinaron que se debe proceder a denunciar, ya que esta acción conllevaría tener una sana convivencia entre hombres y mujeres, además generaría un cambio en el comportamiento del agresor.

Por otra parte, manifestaron que no denunciarían, pues perciben que las autoridades no hacen nada cuando ocurre un incidente sobre el abuso sexual, aunado al temor por la posible reacción del acosador al saber que fue denunciado.

Ahora bien, se preguntó si saben en dónde y cómo hacer una denuncia, 36 contestaron, que sí y 44 que no. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 21.

Gráfica y cuadro 21. Mujeres que saben en donde denunciar el acoso sexual

Respuesta	Mujeres
SI	36
NO	44



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

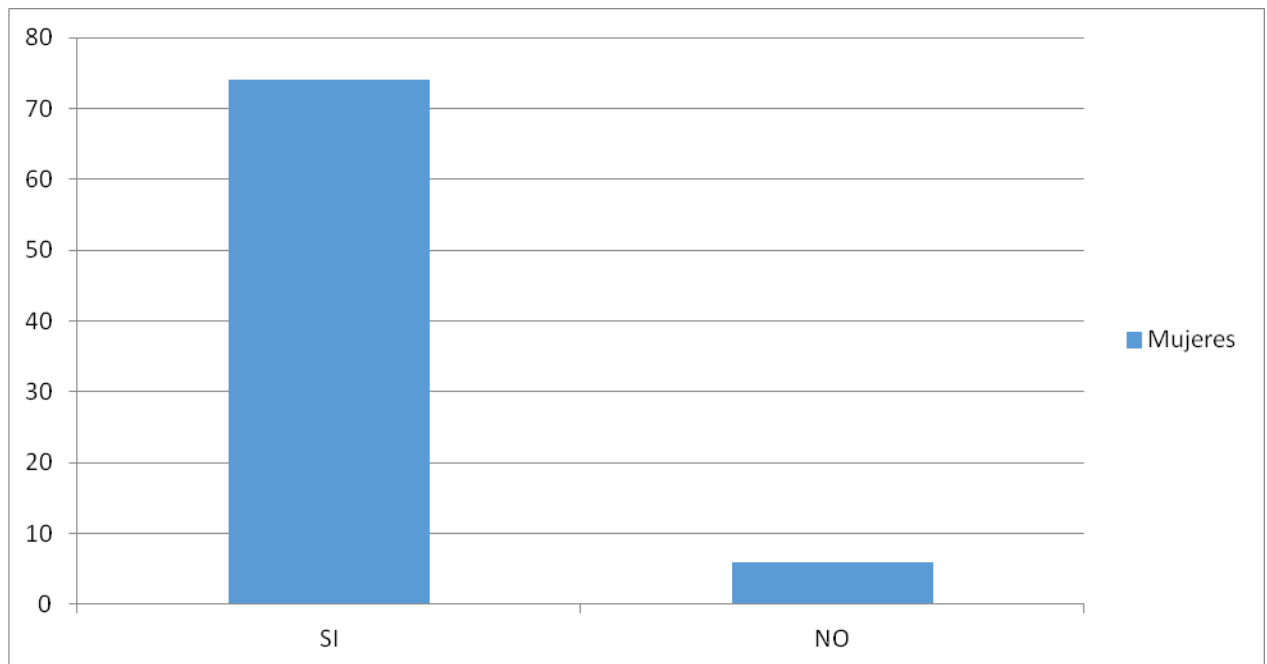
Como anteriormente se mencionó, las gráficas muestran que el 55% de mujeres entrevistadas, desconocen en dónde y cómo realizar la denuncia, de

igual forma, no se conoce el seguimiento que se realiza en caso de ser víctima de un abuso sexual, lo que nos lleva a reflexionar que no hay una amplia información de las acciones y procesos que contemplan el programa Viajemos seguras.

Por último, se les preguntó, si les gustaría obtener información detallada sobre el programa Viajemos seguras, 74 contestaron que sí les gustaría ser informada y 6 dijeron que no les interesa. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 22.

Gráfica y cuadro 22. Difusión de las medidas del programa Viajemos seguras

Respuesta	Mujeres
SI	74
NO	6



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

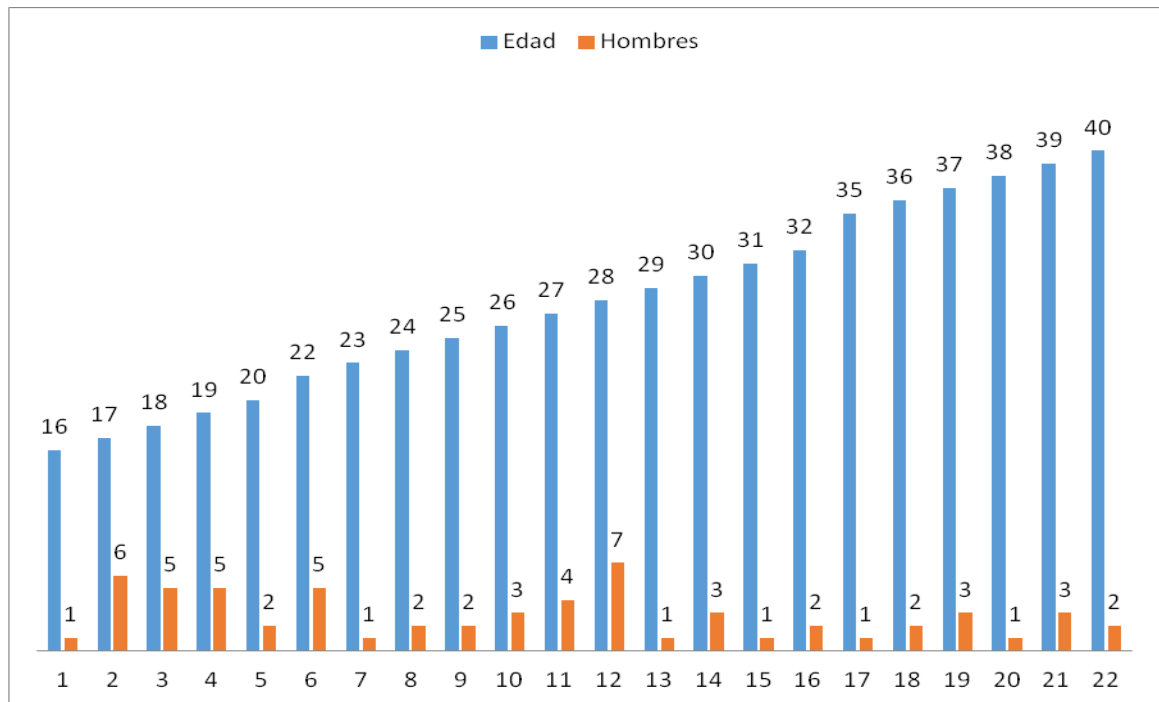
Esta parte es esencial, puesto que las gráficas muestran que el 92.5% de mujeres les gustaría obtener una mayor difusión del programa Viajemos seguras, ya que no hay suficiente información sobre éste.

Cuestionario apartado A. Sexo masculino

Esta sección se conformó de 7 preguntas cerradas desarrolladas de la siguiente forma:

El rango de edad de la población oscilo entre los 17 – 62 años. La siguiente gráfica nos muestra la edad, con el número de personas que contestaron el cuestionario.

Gráfica 23 Rango de edad



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

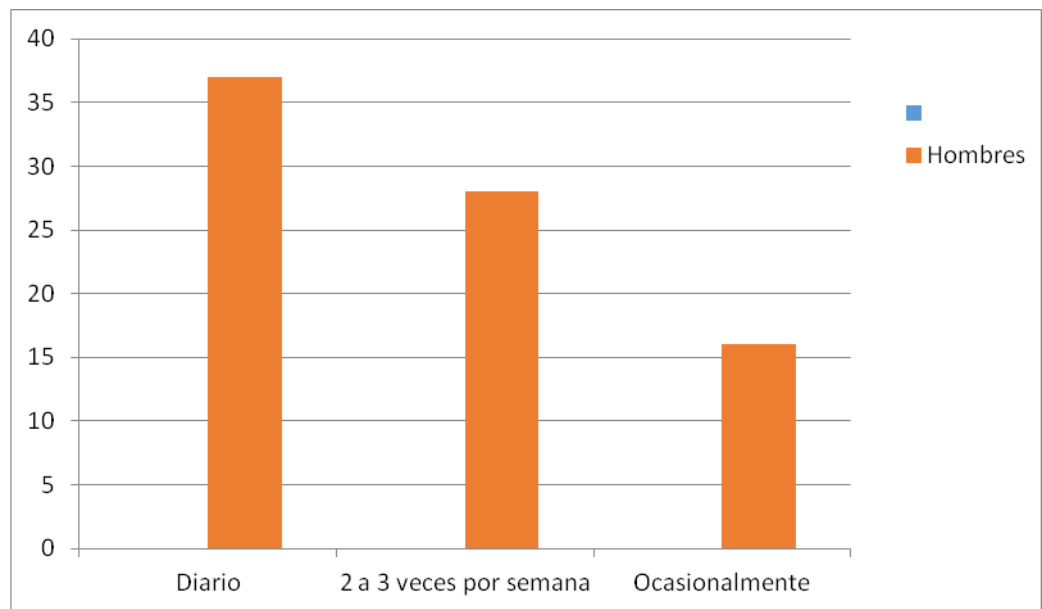
Una de las primeras preguntas fué, con qué frecuencia utiliza el servicio del metro, se establecieron tres escalas:

- diario
- de 2 a 3 veces por semana
- ocasionalmente

Los resultados arrojaron que 37 hombres viajan diariamente en el STC-metro, 28 lo hacen de 2 a 3 veces por semana, y 16 lo utilizan ocasionalmente. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 24.

Gráfica y cuadro 24. Las veces que utilizan el STC-Metro los varones

Respuesta	Hombres
Diario	37
2 a 3 veces por semana	28
Ocasionalmente	16



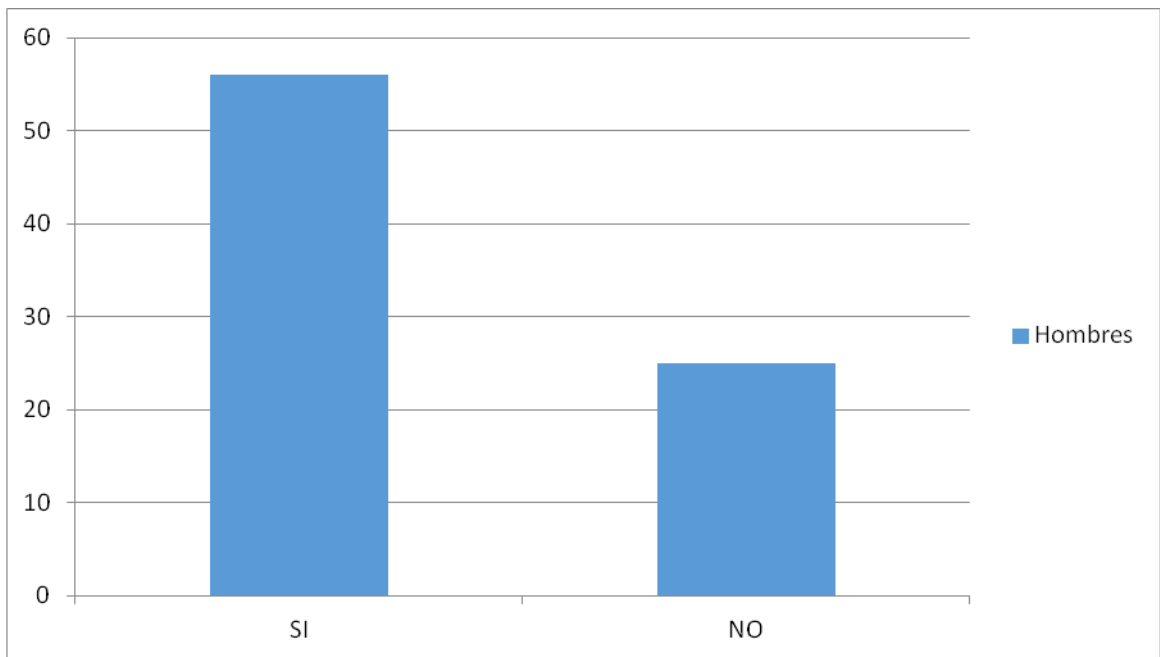
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Como nos muestra la gráfica, los varones encuestados utilizan con frecuencia el Sistema de Transporte Colectivo Metro. El resultado anterior nos permite tener datos más precisos y conocer su perspectiva sobre la implementación del programa Viajemos seguras.

Posteriormente se preguntó, si saben por qué se implementó el programa Viajemos seguras, 56 contestaron que sí saben, y 25 contestaron que no saben. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 25.

Gráfica y cuadro 25. Varones que saben porque se implementó el programa Viajemos seguras

Respuesta	Hombres
SI	56
NO	25



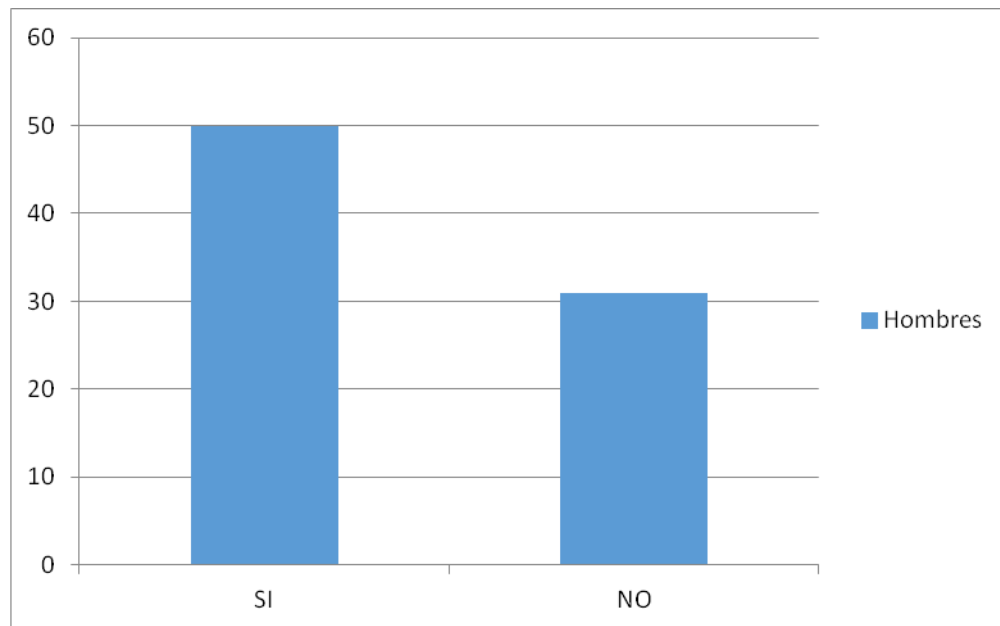
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

El 70% de los varones entrevistados, se han percatado de la necesidad de establecer medidas para evitar el abuso sexual hacia la mujer, ya que perciben que hay faltas de respeto por parte de algunos hombres.

De igual forma se preguntó, si conocían las acciones que contempla el programa Viajemos seguras, 50 contestaron que sí las conocen y 31 que desconocen las acciones. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 26.

Gráfica y cuadro 26. Varones que tiene conocimiento de las acciones del programa Viajemos seguras

Respuesta	Hombres
SI	50
NO	31



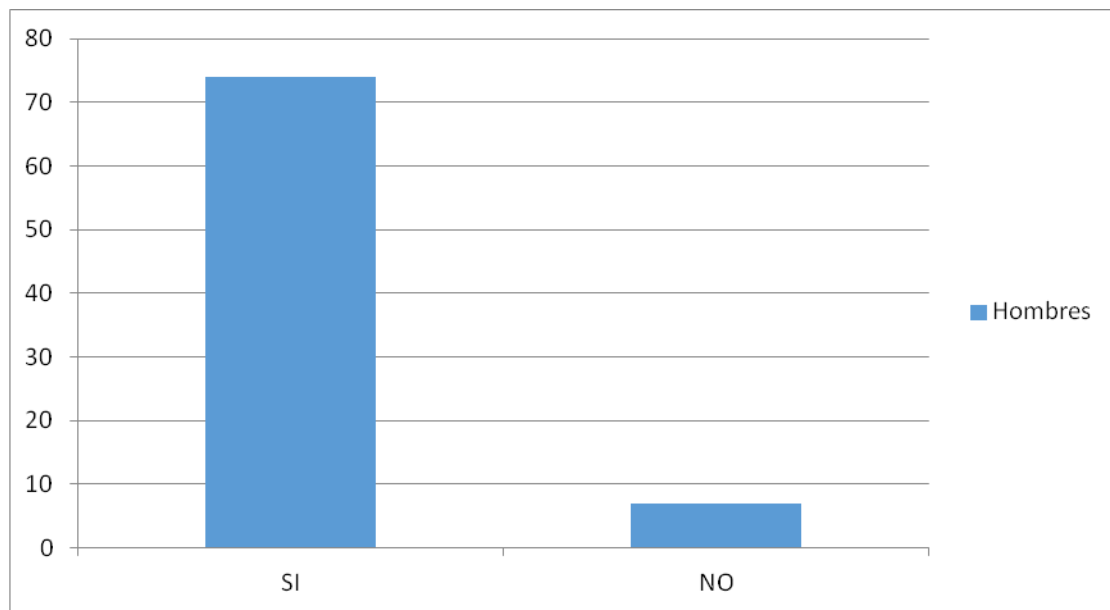
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

Como nos muestra la gráfica, más del 60% de los varones entrevistados, conoce las medidas del Programa Viajemos seguras.

Por consiguiente, se preguntó, si consideran una buena opción la separación de hombres y mujeres, 74 contestaron que sí es buena opción y 7 dijeron que no. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 27.

Gráfica y cuadro 27. Varones que consideran buena opción de separación hombres y mujeres

Respuesta	Hombres
SI	74
NO	7



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo

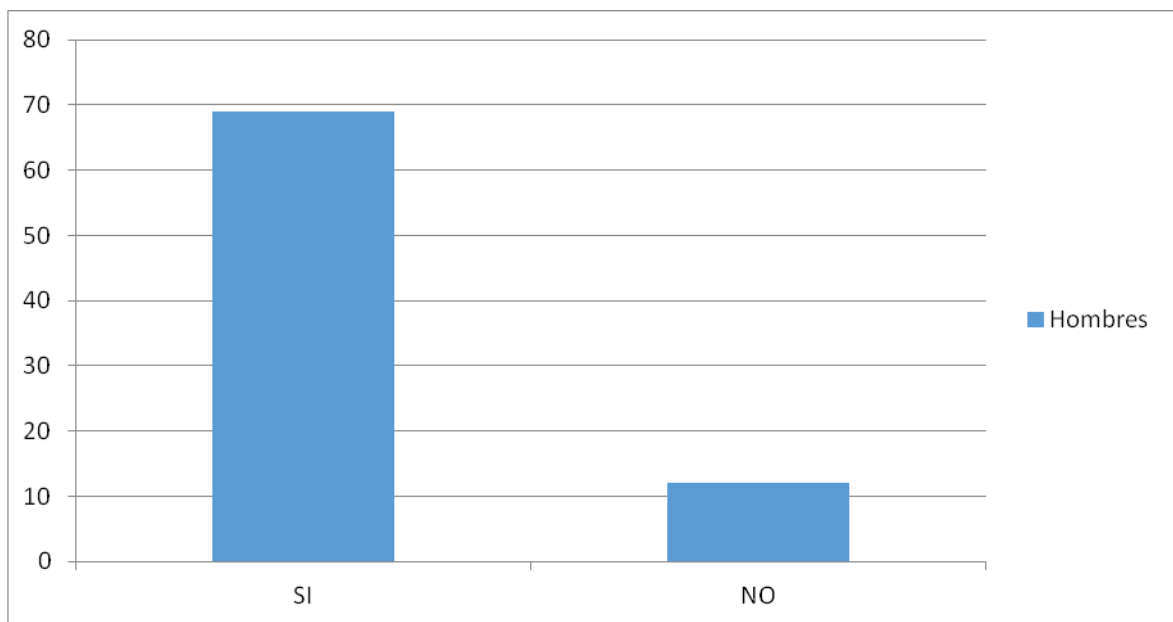
Como nos muestra la gráfica, el 92.5%, está de acuerdo en la separación de hombres y mujeres, pues perciben que de esta forma se disminuye el abuso sexual.

Por el contrario, 8.75%, manifestó que no es buena opción.

También se preguntó si la separación de hombres y mujeres en el transporte público, reduce el abuso sexual, 69 contestaron que sí se reduce el abuso mediante la separación y 12 contestaron que no. Como se muestra en el cuadro y en la gráfica 28.

Gráfica y cuadro 28. Varones que consideran que sí se reduce el abuso sexual mediante la separación de hombres y mujeres

Respuesta	Hombres
SI	69
NO	12



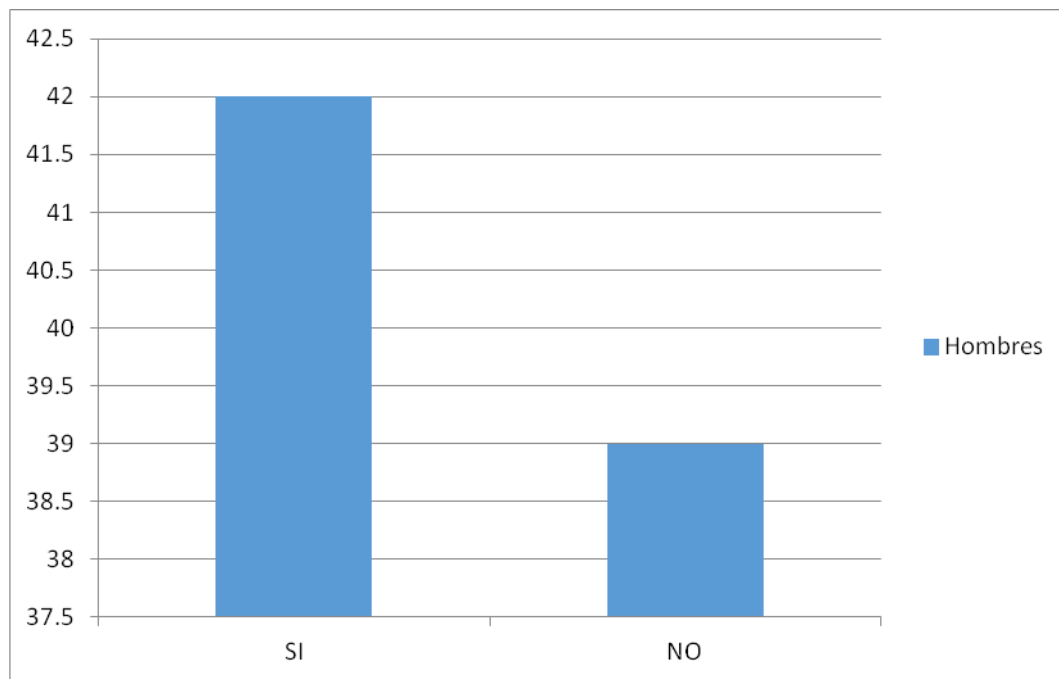
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

La gráfica muestra que 86.25% de los varones entrevistados, consideran que mediante la separación de hombres y mujeres se reduce el abuso sexual.

Se preguntó también si consideran necesario cambiar algunas medidas del programa Viajemos seguras, 42 contestaron que sí es necesario cambiarlas 39 dijeron que no es necesario. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 29.

Gráfica y cuadro 29. Considera cambiar algunas medidas del programa

Respuesta	Hombres
SI	42
NO	39



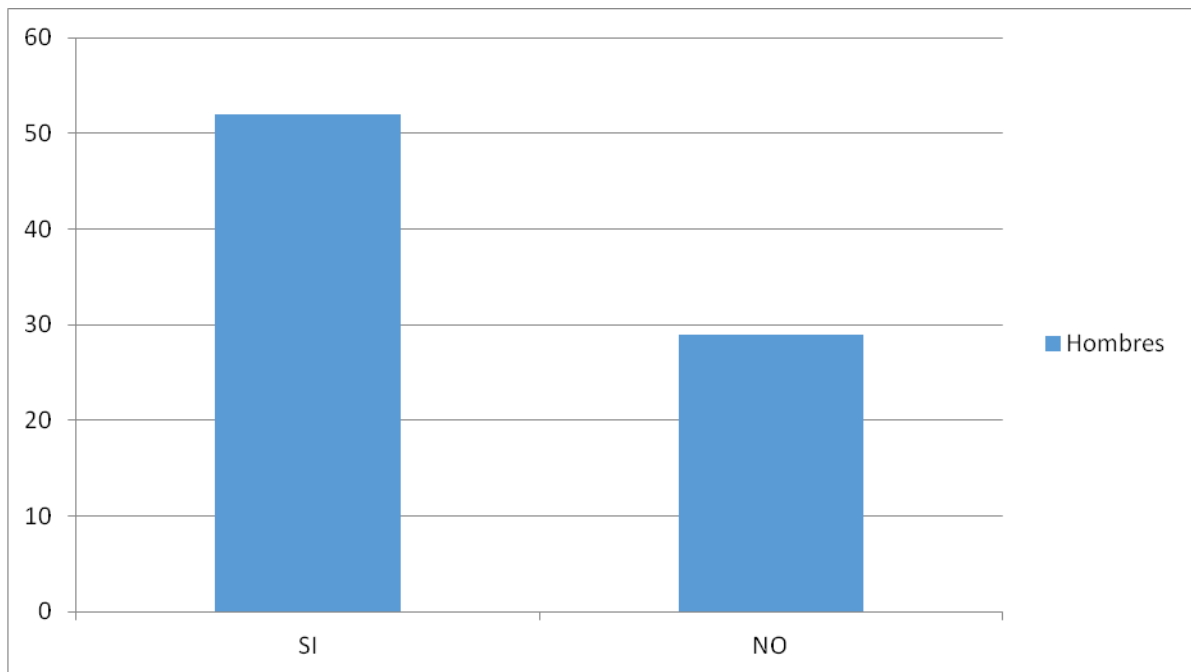
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

De acuerdo con los datos, el 52.5% de los varones, argumentaron que sí es necesario cambiar las medidas, argumentando que faltan elementos de seguridad para resguardar las instalaciones y que se haga efectiva la separación de vagones y para que se atiendan las denuncias.

Por último, preguntamos si ellos propondrían otras medidas, 52 contestaron que sí, y 29 dijeron que no. Como se muestra en el cuadro y en la gráfica 30.

Gráfica 30. Varones que sugieren que se implementen otras medidas al programa Viajemos seguras

Respuesta	Hombres
SI	52
NO	29



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Esta última pregunta del apartado A, muestra que un porcentaje considera necesario la incorporación de otras medidas, pero al igual que las mujeres tampoco aportaron sugerencia alguna.

Cuestionario apartado C. Sexo masculino

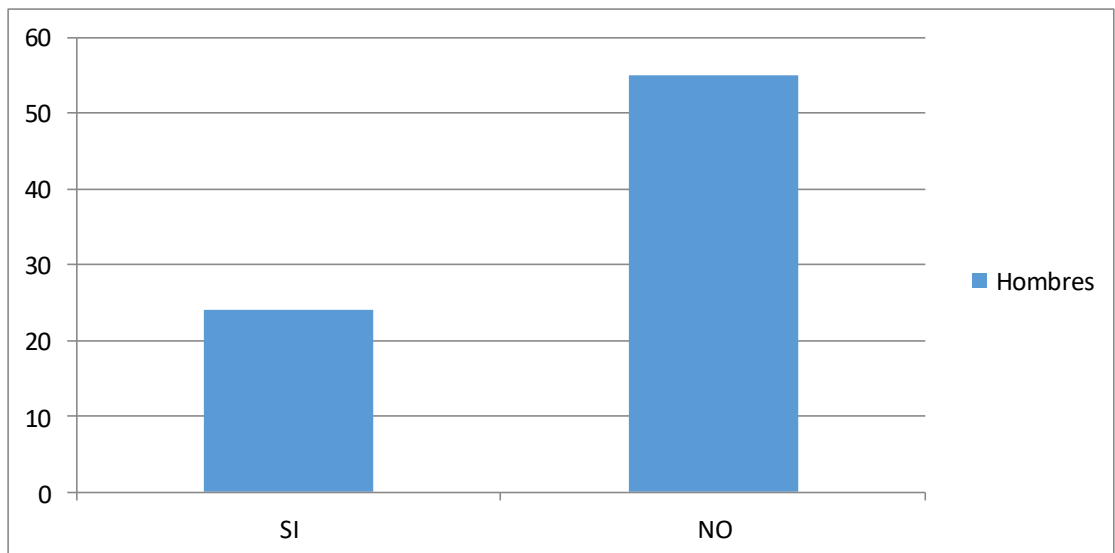
Este apartado es relevante para nuestro trabajo recepcional, ya que nosotros tenemos la hipótesis de que posiblemente el hombre percibe discriminación con las medidas del programa Viajemos seguras, no obstante, las respuestas de este cuestionario, pueden demostrar lo contrario.

Esta sección se conformó de 7 preguntas cerradas desarrolladas de la siguiente forma:

Se inició preguntando si la separación entre hombres y mujeres en vagones del metro, ha ocasionado incomodidad a los varones, 24 contestaron que sí les incomoda y 55 dijeron que no les incomoda. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 31.

Gráfica y cuadro 31. Genera incomodidad la separación entre hombres y mujeres

Respuesta	Hombres
SI	24
NO	55



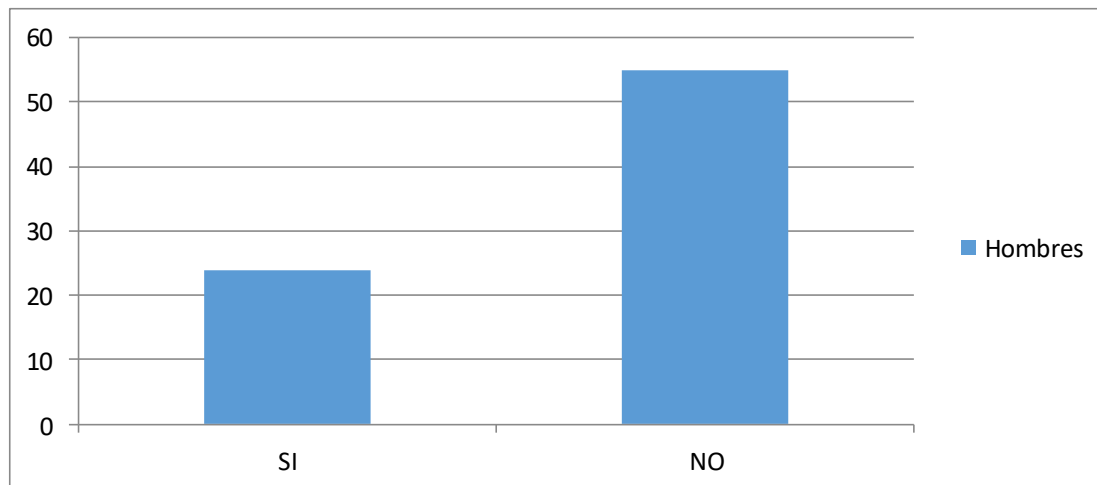
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Como nos muestran los resultados, el 69.6% de los encuestados no les causa incomodad, ni inconveniente la separación de hombres y mujeres. Opinan que, con estas acciones, se genera respeto del hombre hacia la mujer, y además evita el abuso y acoso sexual.

Además, se preguntó, si consideran que la separación ha afectado de alguna forma su recorrido, 24 dijeron que sí les afecta y 55 contestaron que no les afecta. Cómo se muestra en la tabla y en la gráfica 32.

Gráfica y cuadro 32. La separación afecta en su recorrido al varón

Respuesta	Hombres
SI	24
NO	55



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Las personas que contestaron que sí les afecta en su recorrido, manifestaron que al hacer la separación se pierde tiempo y por consiguiente retrasa el tiempo en sus actividades. Algunos más contestaron, que la acción no afecta su recorrido, puesto que disponen de suficiente tiempo para realizar sus actividades y al utilizar los vagones mixtos consideran que pueden ir más

cómodos, asimismo establecen que es una buena medida porque hay respeto a las mujeres.

La pregunta siguiente es fundamental para el análisis del tema sobre la posible discriminación del sexo masculino, en ella obtendremos la opinión de los posibles afectados y su percepción sobre la exclusión en los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años.

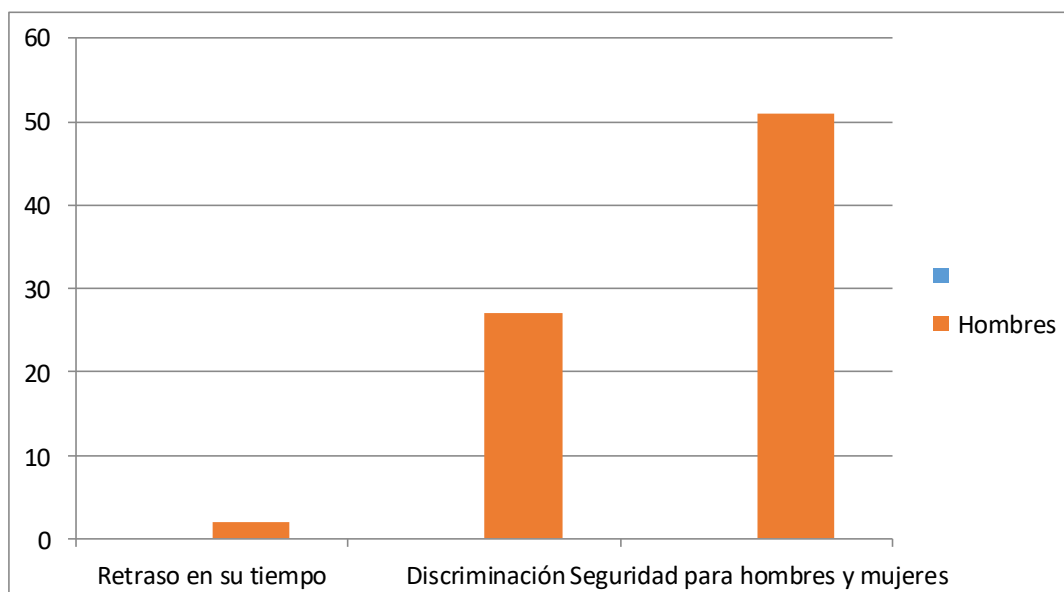
Para ello se utilizó tres respuestas, que son las siguientes:

- Retraso en su tiempo
- Discriminación
- Genera seguridad para hombres y mujeres

Con base en esta respuesta se preguntó, cuál de estas considera que ha generado la separación entre hombres y mujeres, 2 consideran que retrasa su tiempo en sus actividades, 27 considera que se genera discriminación y 51 consideran que la separación genera seguridad para hombres y mujeres. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 33.

Gráfica y cuadro 33. Situaciones que genera la separación de hombres y mujeres

Respuesta	Hombres
Retraso en su tiempo	2
Discriminación	27
Seguridad para hombres y mujeres	51



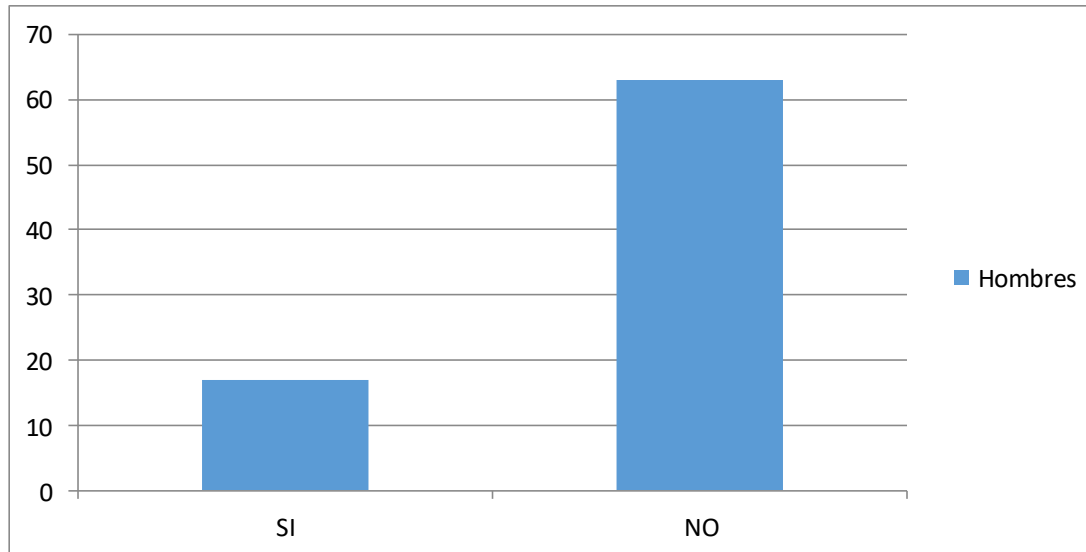
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Con esta respuesta, podemos percibir que la mayoría de los usuarios del metro no consideran que se presente discriminación a causa la separación de hombres y mujeres en los vagones del metro. Además, los encuestados reconocen, que en los vagones del metro hay faltas de respeto hacia las mujeres, y por lo tanto estas medidas son para la seguridad tanto de hombres como de mujeres.

También se les preguntó si considera que la separación ha beneficiado de alguna manera su recorrido, 17 contestaron que sí les ha beneficiado, y 63 contestaron que no les beneficia. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 34.

Gráfica y cuadro 34. La separación le ha beneficiado en su recorrido

Respuesta	Hombres
SI	17
NO	63



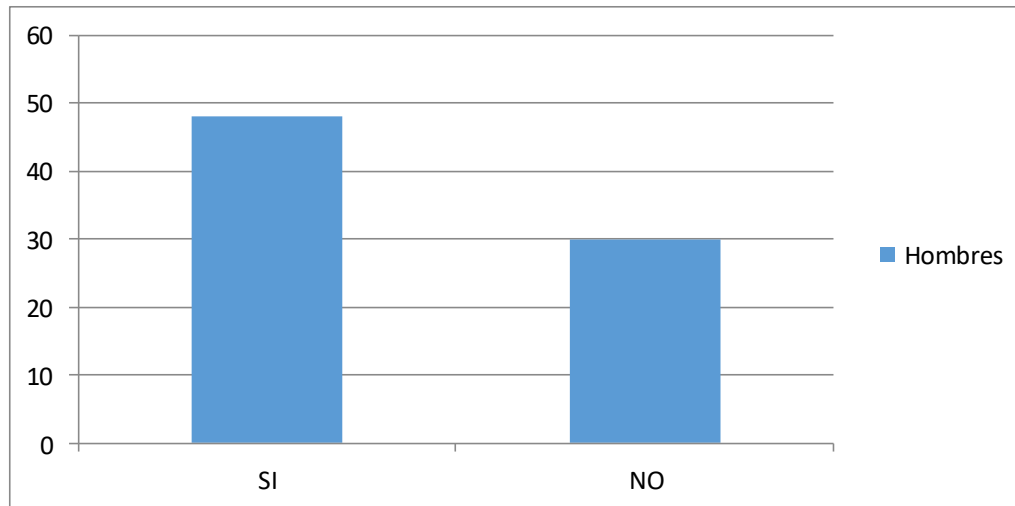
Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

78.7% de hombres encuestados contestaron que la separación entre hombres y mujeres no ha beneficiado su recorrido, consideran que no perciben ningún cambio al aplicar estas medidas, pero argumentan que los vagones mixtos suelen tener una gran demanda de usuarios que viajan en el STC-Metro.

Asimismo, se preguntó si están de acuerdo con las medidas implementadas por el programa Viajemos seguras, 48 contestaron que sí están de acuerdo con las medidas y 30 no están de acuerdo con ellas. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 35.

Gráfica y cuadro 35. Varones que están de acuerdo con las medidas del programa Viajemos seguras

Respuesta	Hombres
SI	48
NO	30



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

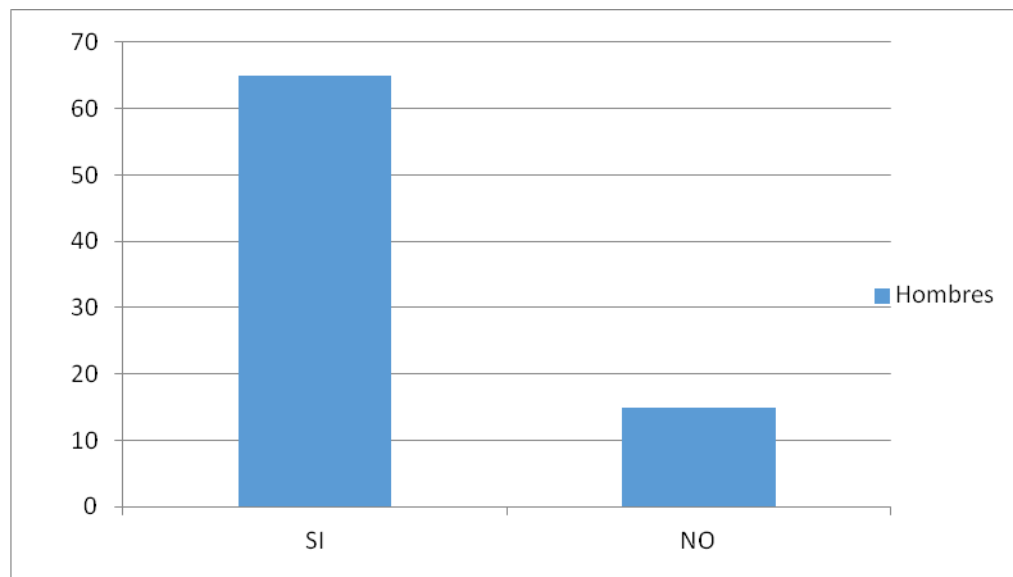
61.6% hombres están de acuerdo con las medidas puestas en marcha por el Programa Viajemos seguras, ya que generan mayor seguridad para las mujeres, para que no sufra un abuso sexual, y consideran además que son necesarias para prevenir esta situación.

38.4% de hombres entrevistados, manifiestan que no conocen todas las medidas del programa. Asimismo, opinan que los vagones no son suficientes para los usuarios debido a la gran demanda que existe en horas pico.

De igual manera se preguntó, si considera que al hacer la separación de hombres y mujeres, reduce el abuso sexual, 65 contestaron que sí y 15 dijeron que no. Como se muestra en el cuadro y en la gráfica 36.

Gráfica y cuadro 36. Varones que consideran la separación de hombres y mujeres reduce el abuso sexual

Respuesta	Hombres
SI	65
NO	15



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

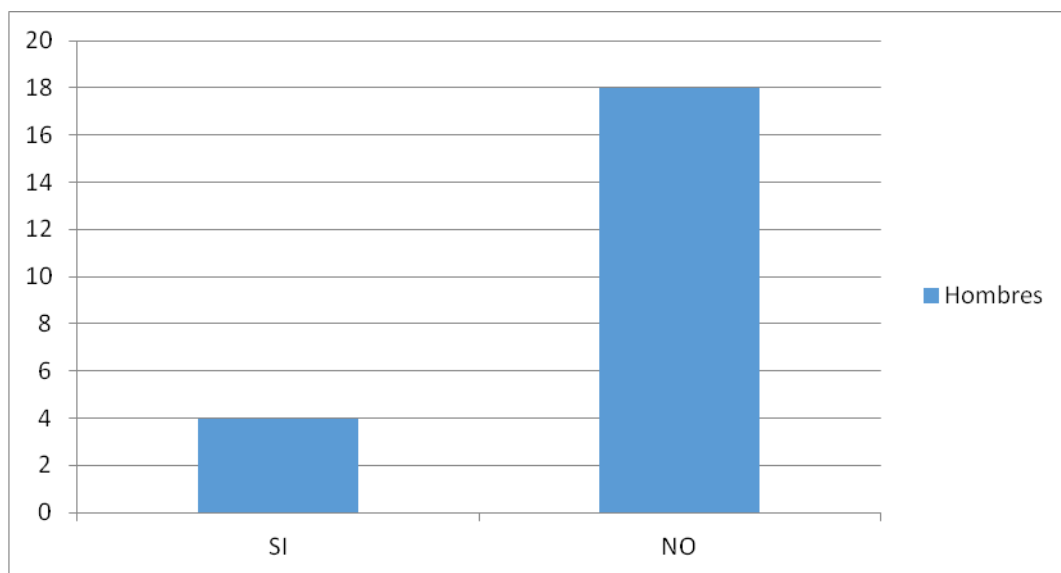
Algunas de las personas encuestadas, consideran que las medidas reducen el abuso sexual y las faltas de respeto, pero también consideran que el abuso sexual no sólo se da en dentro de las instalaciones del metro.⁵

Se preguntó a los varones entrevistados si han sufrido abuso sexual dentro de las instalaciones del metro, sólo contestaron 22 hombres, de ellos, 4 contestaron que sí mientras que 18 dijeron que no han sufrido abuso. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 37.

⁵ C-C-H-No. 71

Gráfica y cuadro 37. Hombres que han sufrido abuso sexual en las instalaciones del metro

Respuesta	Hombres
SI	4
NO	18



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

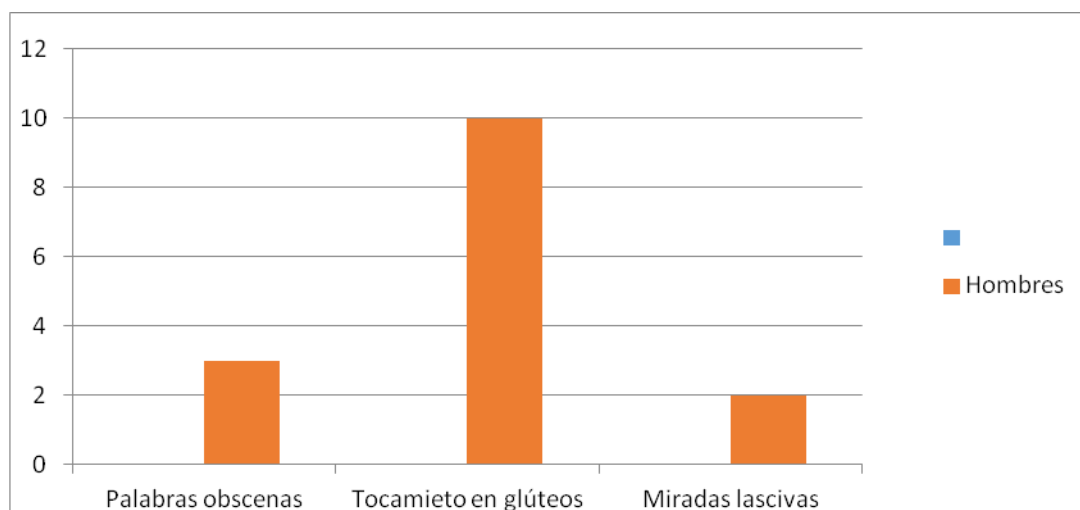
Con base en la tabla siguiente se obtuvo cuál de estas agresiones ha sufrido el sexo masculino:

- Palabras obscenas
- Tocamiento de glúteos
- Miradas lascivas

De esos 22 hombres, 15 especificaron el tipo de acoso; 3 personas han sufrido palabras obscenas, 10 tocamientos en glúteos y 2 han percibido miradas lascivas. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 38.

Gráfica y cuadro 38. Tipo de incidente dentro de las instalaciones del metro

Respuesta	Hombres
Palabras obscenas	3
Tocamientos en glúteos	10
Miradas lascivas	2

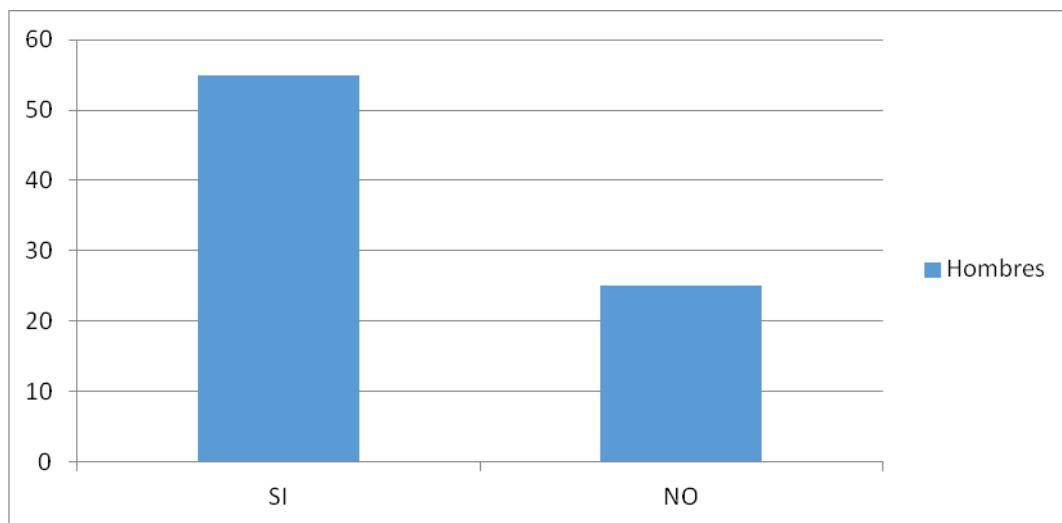


Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

Por consiguiente, se les preguntó si en caso de sufrir abuso o acoso sexual en algunos de los vagones del metro ¿Procedería a denunciar? 55 contestaron que sí y 25 dijeron que no denunciarían. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 39.

Gráfica y cuadro 39. Personas que procederían a denunciar un abuso o acoso sexual

Respuesta	Hombres
SI	55
NO	25



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

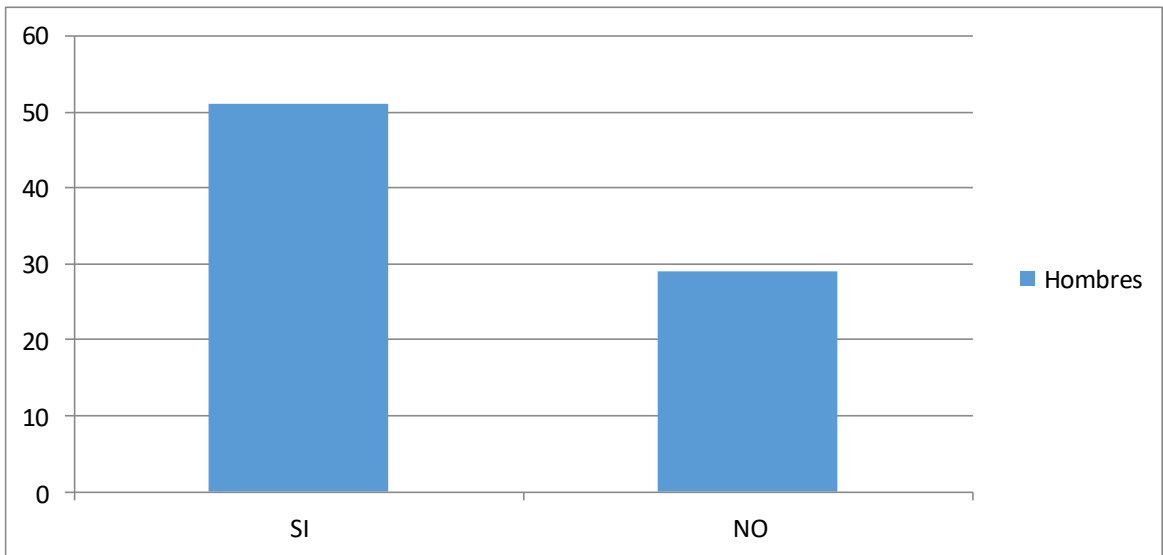
Las personas que contestaron que sí procederían a denunciar, lo harían para que se sancione al agresor y pueda corregir su conducta y así generar una mayor seguridad y porque lo correcto es llevar acabo la cultura de denuncia. Manifestaron además que no les gustaría padecer este tipo de incidentes.

Por otra parte, algunas personas opinan que no denunciarían porque perderían tiempo y por qué no se sienten seguros al hacerlo.

Con respecto a sí procedería a denunciar se le preguntó si sabe dónde y cómo hacerlo a lo que 51 varones contestaron que sí saben y 29 desconocen en dónde realizar la denuncia. Cómo se muestra en el cuadro y en la gráfica 40.

Gráfica y el cuadro 40. Personas que saben dónde y cómo hacer una denuncia de abuso sexual

Respuesta	Hombres
SI	51
NO	29



Elaborado con base en los resultados del trabajo de campo.

A partir del análisis realizado en las encuestas sobre la información u percepción que tienen hombres y mujeres usuarias sobre el programa Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y de acuerdo con las preguntas planteadas sobre los apartados, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

En el apartado A, en el cuestionario realizado a mujeres, se obtuvieron los siguientes resultados:

Al preguntarles sobre el programa Viajemos seguras, si conocían las acciones implementadas, fue interesante saber que el 50% de las usuarias tiene conocimiento de ello, y el 50% de ellas desconocen.

Para ellas es esencial la separación de hombres y mujeres en los vagones exclusivos para mujeres, pues ayuda a que previene la violencia sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Público Metro.

En el apartado B, en el cuestionario realizado a mujeres, se preguntó cuál es la opinión con respecto a los vagones exclusivos para mujeres, la mayoría de ellas utiliza los vagones debido a que viajan más seguras. Por otra parte, con respecto a la denuncia en caso de un abuso sexual, ellas consideran que sí es necesario denunciar, pero desconocen el procedimiento que implica una denuncia, por lo que señalan que se debería proporcionar una mayor información con respecto al programa Viajemos seguras.

Ahora, en el cuestionario apartado A, realizado al sexo masculino, se detectó lo siguiente:

La mayoría de hombres argumentan que sí saben por qué se implementó el programa Viajemos seguras, al igual que sus acciones. Consideran buena opción la separación de hombres y mujeres, ya que ellos perciben que sí hay abuso sexual, faltas de respeto por parte de algunos hombres, y por lo tanto es necesaria esta separación.

En el apartado C, de las encuestas realizadas al sexo masculino, con las preguntas enfocadas a la percepción de discriminación, se obtuvo lo siguiente:

A la mayoría de hombres no les incomoda, ni se sienten perjudicados por las medidas del programa. No perciben discriminación en las medidas de separación de hombres y mujeres, puesto que estas medidas generan seguridad para las mujeres, por lo tanto, están de acuerdo con las medidas asignadas por el programa Viajemos seguras.

Por lo que se observa en los resultados, tanto de hombres como de mujeres, muestra que ambos están de acuerdo con las medidas que ha implementado el programa Viajemos seguras, y coinciden en lo siguiente:

➤ Es una medida que genera seguridad a las mujeres para viajar en el Metro.

- Están de acuerdo en denunciar el abuso sexual, ya que permitirá cambiar la conducta del individuo.
- Es buena la separación entre hombres y mujeres, por qué con esta medida se reduce el abuso sexual.
- Y con respecto a nuestro objetivo, que era saber si el sexo masculino percibe discriminación, las encuesta muestran que no existe tal percepción por parte de los varones.

CONCLUSIONES GENERALES

El interés por desarrollar esta investigación surge de pláticas que tuvimos con algunos universitarios que utilizan el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y fue así que nos enteramos, de que algunos se sentían afectados por la separación entre hombres y mujeres en vagones del metro, a causa de la aplicación del programa Viajemos seguras.

Los razonamientos sobre esta temática eran diversos, tenían participaciones a favor, en contra, y algunos más se abstenían de emitir un juicio. El intercambio de puntos de vista entre universitarios acerca de este tema, algunas veces en las aulas, otras en las cafeterías y bibliotecas, pero lo interesante y motivante era, que casi siempre el tema sobre la separación de hombres y mujeres en vagones del Metro culminaba en polémica. Estas dinámicas y posturas basadas en los razonamientos y experiencias de los usuarios, nos daba una leve idea, de la apreciación que algunos estudiantes sentían ante las acciones de separación en los vagones del metro.

No obstante, teníamos que conocer más acerca de la percepción que tienen los usuarios, y las opiniones que les genera la aplicación de estas medidas. Esto incentivó a este equipo de trabajo a continuar con la investigación de este proyecto y finalmente decidimos estudiar este tema tan polémico a otro nivel, de tal forma que dejamos las discusiones cotidianas y nos propusimos a elaborar una investigación, la cual contaría con estudios y bases sólidas, que nos ayudarían a terminar con las especulaciones y creencias que se tienen, por la implementación del programa Viajemos seguras.

Nuestro objetivo en este proyecto se centró en conocer, si el programa Viajemos seguras, que se aplica en la Ciudad de México genera discriminación hacia el género masculino, por tal motivo, la tarea de investigar temas y estudios relacionados con el comportamiento del individuo en la sociedad, era necesario para entender el contexto de este proyecto.

Los temas seleccionados para tener un marco de análisis e interpretación más amplio fueron los siguientes: género, la discriminación e igualdad, masculinidad, acción afirmativa, políticas públicas y programas, fueron elementos fundamentales que nos permitieron abordar este tema, desde un punto de vista teórico.

Estamos hoy en los albores de un nuevo siglo, la idea de conseguir la igualdad de género en la Ciudad de México, sigue estando vigente en las normatividades y en los programas que se llevan a cabo con la perspectiva de género, sin embargo, para fomentar la igualdad de género y poder concientizar a la sociedad de que ponga en práctica este derecho, debe haber una comunicación constante entre las instituciones, los detentadores del poder, los movimientos sociales y ciudadanos. La interacción entre todos éstos abriría aún más, el abanico de posibilidades para que cada ciudadano, pueda promover este valioso derecho.

El proceso para llegar a la igualdad de género en la Ciudad de México, ha sido lento, no obstante, el gobierno de la Ciudad de México desde hace casi una década, ha realizado diferentes acciones e intentos por promover el enfoque de género. Con el apoyo del Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México instauró el programa Viajemos seguras, con la finalidad de inhibir y llegar erradicar el acoso y el abuso sexual de que son objeto las mujeres al utilizar el Sistema de Transporte Colectivo, promoviendo al mismo tiempo, el enfoque de igualdad de género.

La política de género se ha basado en normas jurídicas que respaldan los derechos de hombres y mujeres, por mencionar algunas: la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* que en su artículo cuarto establece que no debe de haber discriminación por motivos de condición social, género, religión, etc. Otro marco normativo es la *Ley de Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres del Distrito Federal*, que menciona en su artículo quinto el derecho al acceso al mismo trato y mismas oportunidades para hombres y mujeres en el ejercicio de sus derechos humanos.

El programa Viajemos seguras, ha tomado en cuenta los elementos mencionados, implementando diferentes acciones para lograr que los viajes en el Sistema de Transporte Colectivo Metro, puedan realizarse sin sufrir acoso, o abuso sexual. No obstante que este programa busca la eliminación de la violencia sexual dentro y fuera de los vagones, ésta no ha cesado.

Las mujeres y los hombres han formado relaciones en todos los ámbitos, sin embargo, la formación estructural patriarcal de nuestra sociedad, en la cual los roles se han definido de manera tajante para mujeres y varones, han generado violencia.

Esta formación estructural ha tenido como víctimas al hombre y la mujer, de tal manera, que se ha etiquetado y visualizado a los dos géneros con prácticas, y roles en la vida cotidiana, es decir, el hombre puede ser, el rudo, cavernícola y valiente: mientras que la mujer tiene que jugar al té, cocinar y ser dependiente. No obstante, esa idea estructural en que se ha basado la sociedad, es equivocada, el hombre y la mujer tienen derechos civiles y constitucionales, que están por encima de estas creencias y que facultan a cualquier ciudadano, de elegir libremente su modelo de vida, siempre y cuando esté apegado a derecho. Entre estos derechos resalta la igualdad de género la cual fomenta los mismos tratos y oportunidades en todos los rubros, ámbitos sociales, artísticos, económicos, deportivos, laborales y académicos para hombres y mujeres.

Para realizar la investigación, fue necesario inspeccionar la zona de trabajo de manera visual, esta dinámica sirvió para darnos cuenta de algunos acontecimientos que suceden en la dinámica de separación de hombres y mujeres en las diferentes estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Posteriormente se realizaron cuestionarios en donde la pregunta principal era: si conocían el programa Viajemos seguras, la respuesta a esta pregunta, en su mayoría era un contundente no, el saber esto, nos cuestionamos, si los

usuarios no tienen conocimiento del programa Viajemos seguras, ellos y ellas no se están beneficiando de las acciones del programa.

Un dato importante que nos dieron las encuestas realizadas a las mujeres fue que, en los vagones exclusivos para mujeres, también se puede ejercer violencia, aunque de otro tipo entre las propias mujeres, y esto nos tomó por sorpresa. Encontramos mujeres que argumentan que en horas pico los vagones exclusivos suelen tener mucha demanda, por consecuencia algunas mujeres, suelen ser agresivas y violentas al tratar de abordar y obtener un asiento. Algunas mujeres manifestaron en sus respuestas verbales y escritas, que deciden viajar en los vagones mixtos, para evitar insultos, forcejeos, empujones, y riñas, ya que es difícil de evitar esto con las mujeres. "Pues se ponen irracionales por un lugar".

Siguiendo con el relato de las conclusiones de nuestra investigación, es de gran valor comentar que unas de las preguntas que pensamos podrían aportar, elementos para poder comprobar nuestra hipótesis, no cumplió con nuestra premisa. Al inicio pensábamos que los hombres relatarían en sus respuestas que sufren discriminación por la separación en el transporte, pero la mayoría de hombres entrevistados que utiliza este medio de transporte, no percibía discriminación por las medidas de separación en los vagones del metro; incluso algunos de los encuestados, reconocen que el problema de la violencia sexual en los medios de transporte existe, y por ende apoyan este tipo de medidas y acciones como prevención, además están conscientes que las medidas de prevención, que se aplican para evitar el abuso sexual, deben de continuar.

Sin embargo, a pesar de que reconocen que el hombre es el principal infractor, también destacan que la mujer ejerce violencia hacia el hombre y sobre ella misma. Mencionaron, que estarían de acuerdo en proceder a denunciar, si sufrieran algún tipo de violencia hacia su persona. No obstante, a pesar de que algunos hombres mencionaron que de ser acosados por una mujer o por un hombre denunciarían, las estadísticas realizadas por el Sistema

de Transporte Colectivo Metro, muestran que son más las mujeres quienes realizan una denuncia, en comparación de los hombres que han procedido a denunciar por un abuso o acoso sexual. Este fenómeno, puede estar relacionado con factores que ya hemos comentado, como son la idiosincrasia, la masculinidad, la poca o nula información, aunado al temor de ser señalados como débiles o que se presenten situaciones en que no se crea en su palabra ante una mujer. Como podemos leer, también los hombres pueden tener miedo a presentar la denuncia, aunque sus motivos pueden ser diferentes a los de las mujeres.

Por otro lado, continuando con la información obtenida en las encuestas, pero ahora en materia de marco jurídico, pudimos observar que una gran cantidad de usuarios desconocen que las políticas de género van dirigidas a lograr la igualdad, y no saben que existen leyes que van dirigidas a eliminar todas las formas de discriminación que se ejerza a cualquier persona, por lo que pensamos, que el tener desconocimiento de las leyes y normas, reduce su campo de acción para actuar en caso de querer fomentar la igualdad o en caso de ser víctimas de discriminación.

El programa Viajemos seguras desde su implementación, ha tratado de cumplir con el objetivo de salvaguardar la integridad de la mujer, estableciendo acciones que contribuyen a la erradicación del problema de abuso y acoso sexual, sin embargo, el objetivo y acciones que acompañan a este programa, se vaticinan casi imposibles de lograr la meta, y terminar con el problema de fondo.

Si las acciones solo van dirigidas, a castigar sin reformar al infractor, sin crear conciencia en él o ella, no habrá cambios en las conductas del agresor y continuaran los acosos en el metro.

Por estos motivos, proponemos que este programa, incluya acciones más decididas para fomentar una cultura del respeto y no violencia entre hombres y mujeres, pues no podemos negar, que este programa ha castigado al posible infractor con penas, que van desde pagar fianza, hasta privación de la libertad, así, observamos que las estadísticas que Inmujeres reporta, destacan

que año con año, las denuncias han ido a la baja, lo cual no necesariamente representa que el problema ha sido tratado de manera eficaz, pues muchos de nuestros y nuestras encuestadas, reportan que no denuncian por lo engorroso del trámite y por la falta de confianza en que esa denuncia, tendrá efectos positivos. Así, los y las usuarias que tienen que abordar el metro en sus diferentes líneas y vagones en sus horas pico, perciben que el abuso y el acoso sexual sigue existiendo y no ha cesado.

El programa y sus acciones, además de generar seguridad para las mujeres, deberían implementar entre sus objetivos, acciones y talleres que promuevan los valores positivos para la convivencia social, como son: respeto, cordialidad, confianza, honestidad, igualdad, libertad, y cooperación hacia la mujer y el hombre, todo esto para complementar las acciones que hasta ahora se llevan a cabo.

Sin embargo, desde su inicio, las medidas han centrado su atención en castigar, acción que por supuesto es válida en un país que quiera hacer valer sus leyes, pero este problema difícilmente terminará sólo con ejercer acciones punitivas, pues como lo hemos comentado anteriormente, algunos acosadores se han escabullido de las penas gracias al efecto astucia, aprovechan los tumultos para acosar, lo hacen cuando el tren está por arrancar y salen huyendo, toman fotos o videos escondidos entre la gente, y si llegan a ser detectados y posteriormente detenidos, ocupan pretextos de lastima o misericordia, para que la denunciante desista de llevar a cabo el proceso de denuncia, por estos motivos se tiene que tratar este problema a otro nivel, optando por aplicar las medidas actuales acompañadas del fomento de los valores mencionados para que éstos se conviertan en una guía constante de la acción de todos los ciudadanos.

Es lamentable que, para un gobierno como el de la Ciudad de México, que se jacta de ser una ciudad segura y “amigable”, siga padeciendo los estragos de una ciudad con poca o nula movilidad. Más allá de que el problema del acoso sexual se padece en los vagones o fuera de éstos, es visible ver que

muchos de estos delitos se cometen en un entorno de ineficacia del sistema de transporte, es decir, desde la tardía llegada de los trenes, lo cual genera colapsos en las diferentes líneas y culmina en oportunidades para los posibles acosadores. Cometer el delito de acoso bajo el argumento de trenes llenos y saturados se ha vuelto una constante.

Además de lo anterior, tenemos a las autoridades que están capacitadas, según los documentos de Inmujeres y del propio gobierno de la ciudad, pero desconocen casi en su totalidad, los procesos y protocolos a seguir en caso de que se presente el delito sexual.

Por tales razones es importante que se incorpore la cultura de orden al momento de viajar en el vagón, esta propuesta quizás podría tener un alcance a largo plazo, y así se podría evitar la separación de hombres y mujeres, esta acción sería un notable cambio, en un programa que busca la igualdad de género y en su gobierno amigable.

Otro punto importante es pensar en la participación de los hombres en estos programas, es decir, dentro de las políticas públicas con igualdad de género se debe integrar y promover la participación de los hombres en los programas, pues ellos, de acuerdo con las estadísticas que aquí se analizaron, son los principales agresores, por ende serviría para que se reflexionara sobre el papel que la identidad masculina desarrolla en la igualdad de género, y ello nos permitiría lograr la transformación social en materia de género.

Por otra parte, el programa debería contemplar otros objetivos basados en fomentar la construcción hacia una la cultura del respeto de género en el hombre y mujer, pues es evidente que la mujer y el hombre no suelen convivir en espacios cerrados y mucho menos cuando el tiempo es otro factor.

Es claro, que estas leyes están a favor de fomentar una igualdad de oportunidades de hombres y mujeres, y deben de ser dadas a conocer con mayor frecuencia, en los diferentes espacios, en campañas en los horarios estelares de los medios de comunicación, en los ámbitos sociales de cultural, etc.

Por ende, la insistencia por parte nuestra, de abrir toda la gama de posibilidades para informar a la ciudadanía, sobre la importancia de lograr la igualdad de género, mediante medios de comunicación como la TV e internet. Ya que la desigualdad económica que se vive en nuestro país, es una gran limitación para informar a las personas que aún viven con características rurales, por tal motivo el abanico de posibilidades debe captar todos los medios disponibles para informar e integrar a nuestra vida diaria el concepto de igualdad, y además no solo ser dirigidas a un solo sexo, pues en lo que respecta a la información que obtuvimos del programa Viajemos seguras, observamos que sus medidas van dirigidas, sí y solo sí a las mujeres.

Por todo lo anterior, nosotros recomendamos:

- El nombre del programa, Viajemos seguras o Atenea, el cual alude sólo a las mujeres, pueda cambiar, pues esto podría ser factor que genera confusión en algunos usuarios. Ya que, al aludir solamente a las mujeres, se piensa que el programa, sólo defiende los derechos de las mujeres, cuando el objetivo del programa pretende finiquitar la violencia hacia ambos géneros.
- Uno de sus objetivos es garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la seguridad en los medios de transporte, por tal razón este objetivo debería seguir trabajando, para que el programa no solo sea aplicado en el metro y el RTP, sino que también tendría que tomarse en cuenta en los demás medios de transportes público como son: taxis, microbuses, combis, camiones, Uber, en donde también se registra el acoso sexual.
- El metro de la ciudad de México “realiza solamente el 18% de los 20.6 millones de viajes que se realizan diariamente” (Secretaria de movilidad, 2015), es necesario mencionar que hay un gran impacto del uso de los diferentes medios de transporte, transporte público y transporte público concesionado, si este programa se llevara a cabo no solo en la Red de Transporte Metro, Metrobús y RTP, estamos convencidos que el alcance sería mayor, si se destina la información, medidas de seguridad, tecnología y cultura.

➤ Con un programa de esta magnitud se lograría sensibilizar a aquellos que no saben si están cometiendo o siendo víctimas del acoso. Pues un país que quiere llegar a una igualdad sustantiva y de entrada crea políticas que solamente separan, no puede decirse que está realizando un buen gobierno.

➤ En relación a los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años. Como hemos resaltado, el hacer que las mujeres y niños viajen en estos vagones, no garantiza la seguridad de estos y además no concientiza a los usuarios el porqué de estas acciones, por ende, pugnamos por implementar entre sus objetivos, acciones, talleres y trípticos que vayan dirigidos a promover los valores positivos, respeto, cordialidad, confianza, honestidad, igualdad, libertad y cooperación hacia la mujer y el hombre, Así mismo cápsulas televisivas, y obras de teatro que se lleven en días específicos para poder informar a ambos géneros, de la importancia de viajar seguros y ordenadamente en los medios de transporte.

➤ De acuerdo con los datos que proporciona el Instituto de las Mujeres sobre el rango de edad de los agresores hombres, las edades oscilan de 18 a 72 años, y de acuerdo con la “Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, las personas adultas son aquellas que cuentan con sesenta años o más de edad” (Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, 2002), por lo tanto, un adulto mayor también puede ejercer abuso sexual.

➤ El color que se muestra en este programa, como es el rosa, pareciera que se sigue etiquetando a la mujer, como al sexo débil. Los creadores de este programa y la sociedad deberían de entender, que la mujer no es rosa, la mujer, puede ser blanco, verde, azul, rojo o el color que ella decida. Hay que desechar la idea de utilizar colores para designar al hombre y a la mujer.

Por estas situaciones pareciera que las mujeres son las únicas que se favorecen del programa, situación que hace que algunos hombres, perciban que el programa sólo apoya a la mujer, lo cual no es cierto, pues el programa

también brinda apoyo al sexo masculino. Por tales razones, Inmujeres deberían tener cuidado en cómo anuncian y comunican acciones que van dirigidas al logro de la igualdad entre hombres y mujeres. Desde nuestra perspectiva opinamos que las acciones se deben de modificar para mostrar que van dirigidas tanto a hombres como a mujeres.

➤ Todos los anuncios, comerciales, indicaciones y advertencias del programa, van dirigidos a las mujeres, desde la creación del programa y hasta el día de hoy. No existe anuncio, volante o comercial, que haga saber de la inclusión de los hombres en este programa, En los módulos de información a los que hemos asistido, así como los números de asistencia telefónica de Inmujeres, nos han confirmado que el programa está abierto al público que transite por este medio. Entonces por qué no hacer una comunicación e información más clara, la cual establezca y difunda que ambos géneros pueden acudir a denunciar o solicitar información para prevenir el acoso y abuso sexual.

Nosotros consideramos que, de no trabajarse con una política de igualdad que considere también el trabajo con el género masculino, los varones tendrán una participación limitada y generarán resistencia para entender que ellos pueden y deben ser los actores principales que fomenten la igualdad de género, porque las denuncias y estadísticas muestran que el hombre es el que genera mayor acoso sexual.

En nuestro trabajo de campo pudimos obtener una participación positiva por parte del sector masculino, ya que ellos consideran que el programa es adecuado y que sí ayuda a disminuir el acoso sexual.

Por lo tanto, sería conveniente que el programa integre acciones donde incluya a los varones, para trabajar nuevas masculinidades, pues estas acciones favorecerían una estructura de igualdad, ya que al ser ellos partícipes de este problema, tendrían que ser ellos quienes intervengan con opiniones, experiencias, talleres, pláticas, para tratar de erradicar el acoso en los medios de transporte.

Como estudiantes y ciudadanos, celebramos la creación de políticas de género que están tratando de llevar a los ciudadanos y ciudadanas a esa curva de aprendizaje, en donde la finalidad sea, fomentar y respetar la ley de igualdad sustantiva, pero no podemos omitir hacer una crítica a una política que solamente toma en cuenta, a las mujeres y no visualiza a los hombres dentro de éstas acciones para terminar con el acoso. No puede ser admisible, que después de que el Sistema de Transporte Colectivo Metro, por medio de denuncias y evidencias contundentes como son la base de datos, que ha logrado recabar por años, en las cuales se ha detectado, que el varón es el principal causante del problema de acoso, no fomente una política que tome en cuenta a los varones para la creación de estas nuevas masculinidades. Por tal motivo recomendamos que este programa considere en sus siguientes etapas de implementación, el trabajo y sensibilización con los varones

REFERENCIAS

- Aguilar, L. (1992). *El estudio de las políticas públicas*, Porrúa, México.
- Aguilar, L. (2000). *Problemas públicos y agenda de gobierno*, Miguel Ángel Porrúa Editores, México.
- Alberdi, I. (1999). "El significado del género en las ciencias sociales", en *Revista Política y Sociedad*. núm., 32, Universidad Complutense de Madrid, pp. 9-21.
- Álvarez, P.; Trejo, María, N. Loeza (2015) *Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el Distrito Federal 2015*, COPRED, Ciudad de México.
- Aquino, E. (2016). "El acoso en el transporte público: las mujeres llevan las de perder al denunciar" *Revista animal político*, Ciudad de México (Consultada: 14 abril 2016). Disponible en <http://www.animalpolitico.com/2016/04/que-ahi-quede-la-cosa-autoridades-en-la-cdmx-disuaden-a-victimas-a-no-denunciar-acoso-en-el-transporte/>
- Arámbula, A. (2008). *Acciones afirmativas*, Centro de documentación, información y análisis, Cámara de Diputados, LX Legislatura, México.
- Arboleda, A. et. al. (2013), *Guía para el Gerenciamiento de Proyectos y Programas Escolares*, (Tesis de especialización en Gerencia educativa), Facultad de Educación Universidad de San Buenaventura Medellín, Colombia.
- Barreré, M. (2003). Igualdad y "Discriminación positiva": *Un esbozo de análisis teórico-conceptual*, en Cuadernos electrónicos de filosofía del derecho, núm., 9, pp. 1-28
- Bobbio, N. (1993) *Igualdad y libertad*, Ediciones Paidós, (Vol.II), I.C.E de la Universidad Autónoma de Barcelona.
- Bourdieu, P. (1998), *La dominación masculina*, Anagrama, Barcelona.
- Casas, E. (1995). *Acoso sexual en el trabajo*, Asepeyo empresas, Cataluña, (Consultada: 24 septiembre 2014). Disponible en http://www.navarra.es/NR/rdonlyres/A04A9545-E338-4BD39970EFF76D737307/153599/AsepeyoAcoso_Sexual.pdf.
- Castro, E. (2016). "Which cities have the most dangerous transport systems for women?" *World Economic Forum*, World Economic Forum (Consultada: 5 de abril 2016). Disponible en https://www.weforum.org/agenda/2016/03/which-cities-have-the-most-dangerous-transport-systems-forwomen?utm_content=buffer18914&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer5
- Connel, R. (1995). "La organización social de la masculinidad", en: Valdés y Olavarría (Ed.). *Masculinidad/es: poder y crisis*. Santiago de Chile: Ediciones de las Mujeres, pp. 31-48.
- Díaz, G. (2009). "La violencia de género en México, reto del gobierno y de la sociedad", en *Revista Centro de Estudios en Administración Pública de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales* (UNAM), México, pp. 1-3.
- Dunckel, A. (2013). "Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres", en *Revista de estudios de Género La ventana*, vol., 4, México, pp. 148-176.

- Facio, A. (1995). "¿Igualdad y/o equidad?", en Nota para la equidad, núm., 1, Agencia Catalana de Cooperación al Desenvolupament, Barcelona.
- Facio, A. (1995). "Superando obstáculos para la transversalidad de Género en América Latina y el caribe", en Nota para la transversalidad, núm. 1, Agencia Catalana de Cooperación al Desenvolupament. Barcelona.
- Faúndez, A. (2011). *Evaluación de la Política de Equidad de Género del Gobierno del Distrito Federal de México, Informe final*, Consejo de Evaluación de Desarrollo Social del Distrito Federal, México.
- Gaytán P. (2009), *Del piropo al desencanto, un estudio sociológico*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- González, G. (2009) "Equidad de género o la búsqueda de equidad dentro de la inequidad", pp.1-35 (consultado: 25 de enero 2015). Disponible en https://www.scjn.gob.mx/Transparencia/Lists/Becarios/Attachments/93/Becarios_093.pDF
- Hernández, G. (1999). "El análisis de las políticas públicas: una disciplina incipiente en Colombia," en *Revista de Ciencias Sociales*, Universidad de los Andes, núm., 4, agosto: Bogotá, pp. 80-91.
- López, M. y M. Rodríguez (Eds). (2011). *Género y sexualidad en el México antiguo*, Centro de estudios de antropología de la mujer, México.
- Mora, B. (2002). "Del acoso sexista a la sexualización del acoso sexual: apuntes para una lectura en clave feminista", Barcelona. (Consultada: el 27 noviembre 2014). Disponible en Mujeres Red <http://www.mujeresenred.net/spip.php?article50>
- Mora, L. (Coord.) (2006). Igualdad y equidad de género aproximación teórico-conceptual: Herramientas de Trabajo en Género para Oficinas y Contrapartes del UNFPA Volumen I. Equipo de Apoyo Técnico para América Latina y Caribe Fondo de Población de Naciones Unidas.
- Olavarría, J. (Ed.) (2003). *Varones adolescentes: género, identidades y sexualidad en América Latina*. Red de Masculinidad/es, FLACSO, Santiago de Chile.
- Rey, S. (2004). El derecho a la igualdad, las acciones positivas y el género, Buenos Aires, La Ley, pp. 613-625, Tomo 2004-A.
- Rodríguez, J. (2006). *Un marco teórico para la discriminación*, Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. Colección estudios, núm., 2, México.
- Subirats, J.; Peter, K., Larrue, C., y Varone, F. (2008). *Análisis y gestión de políticas públicas*, Editorial Ariel, Barcelona.
- Thoening, M. (1992). *Las políticas públicas*, Ediciones Ariel, Barcelona
- Valdés y Olavarría (Ed.). *Masculinidad/es: poder y crisis*. Santiago de Chile: Ediciones de las Mujeres
- Zermeño, Pacidos, et. al, (2009), *La violencia sexual hacia las mujeres en el sistema de transporte público de la Ciudad de México*, Inmujeres-DF-Secretaría de Desarrollo Social México.

Leyes y documentos

- CDH-DF- Inmujeres- DF, (2013), *Situación de los derechos humanos de las mujeres en el Distrito Federal La violencia contra la mujer en la comunidad*, vol., II, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Centro de Investigación Aplicada en Derechos Humanos (ciadh), México
- Código Penal para el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de julio de 2002, última reforma publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 18 de diciembre de 2014.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Vigésima Primera edición impresa, (Consulta: 20 septiembre 2014). Disponible en http://www.dof.gob.mx/constitucion/marzo_2014_constitucion.pdf
- Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención de Belem Do Para" (1994) ratificación por la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, Brasil.
- Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer, Nueva York, EUA, publicación Diario Oficial de la Federación, 12 de mayo de 1981, entre en vigor el 3 de septiembre de 1981 México. (Consultada: 16 de agosto 2014). Disponible en <http://www.aulaviolenciadegeneroenlocal.es/consejos Escolares/archivos/declaracion>.
- Copred (2013), *Encuesta sobre Discriminación en la Ciudad de México*, México.
- Copred (2012). *Informe de Gestión 2012*, Copred, Ciudad de México.
- Copred, (2014). *Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2014*, Ciudad de México.
- Copred, (2015). *Programa Anual para Prevenir y Eliminar la Discriminación para el Distrito Federal 2015*, Ciudad de México.
- Declaración sobre la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer (1993), Resolución de la Asamblea General 48/104, de la ONU.
- Declaración Universal de Derechos Humanos (1948) (Consultada: 13 agosto 2014). Disponible en <http://www.unhchr.org>
- Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Penal para el Distrito Federal y del Código de procedimientos penales para el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 18 de marzo del 2011.
- García, E. (2008). *Políticas de Igualdad, Equidad y Gender Mainstreaming*, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), San Salvador.
- INEGI-Inmujeres. (2011). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH)* Tabulados básicos y bases de datos, México.
- Inmujeres DF, (2013). Programa general de igualdad de oportunidades y no discriminación hacia las mujeres de la Ciudad de México", México. (Consultada: 20 agosto 2014). Disponible en [http://www.inmujer.DF.gob.mx/wb/inmujeres/programa general de igualdad d e oportunidades y no](http://www.inmujer.DF.gob.mx/wb/inmujeres/programa_general_de_igualdad_de_oportunidades_y_no)

- Inmujeres-DF (2008). Viajemos seguras en el sistema de transporte público de la Ciudad de México, Inmujeres-DF, México.
- Inmujeres-DF (2013-2018). *Programa general de Igualdad de oportunidades y no discriminación hacia las mujeres de la Ciudad de México*, Inmujeres-DF, México.
- Inmujeres-DF (2014). “Viajemos seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México”, México. (Consultada: 20 agosto 2014). Disponible en <http://www.inmujeres.DF.gob.mx/work/sites/inmujeres/resources/LocalContent/415/1/ProgramaViajemosSeguras.pDF>.
- Ley de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres en el Distrito Federal, publicada en Gaceta Oficial del Distrito Federal, el martes 15 de mayo de 2007
- Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 2002.
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de México (LGAMVLV) promulgada el 1 de febrero de 2007, publicado en el Diario Oficial de la Federación
- Manual Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres y su Protocolo Facultativo (2008), CEDAW,. México: Secretaria de Relaciones Exteriores: UNIFEM: PNUD, México.
- ONU-Hábitat (2014-2015). *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*, Senado de la República LXII legislatura, Grupo Mexicano de Parlamentarios para el Hábitat, México.
- Pineda, P. (2005). “Sistema de las Naciones Unidas en México Grupo Interagencial de Género”, Marco programático (GIG), (Consultada: 3 septiembre 2014). Disponible en <http://www.cinu.org.mx/gig/>.
- Secretaria de movilidad (2015), Cinco siglos de Transporte en la Ciudad de México, México, Consultado en http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico / rid/71-page=5.html
- UNIFEM, (2005) “Situaciones de las Mujeres en México a 30 años de la Primera Conferencia Mundial de la Mujer, 1975”, México.

ANEXOS

Cuestionarios Programa Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro

El programa *Viajemos seguras en el transporte público de la Ciudad de México*, tiene como objetivos; promover la cultura de denuncia de todo tipo de agresión y violencia sexuales contra la mujer; garantizar el acceso de las mujeres a la justicia y la sanción a los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, así como una atención con calidad y calidez (Inmujeres, 2014).

Apartado A

Edad: _____

Sexo; _____

1.- ¿Con qué frecuencia utiliza el servicio del metro?

Diario

2 a 3 veces por
semana

Ocasionalmente

2.- ¿Sabe por qué se implementó el programa Viajemos seguras?

SI

NO

3.- ¿Conoce las acciones que contempla el programa Viajemos seguras?

SI

NO

4.- ¿Considera que sea una buena opción la separación de hombres y mujeres?

SI

NO

¿Por qué? _____

5.- ¿Considera que al hacer la separación de hombres y mujeres en el transporte público se reduce el abuso sexual?

SI

NO

¿Por qué? _____

6.- ¿Considera necesario cambiar algunas medidas del programa viajemos seguras?

SI

NO

¿Por qué? _____

7.- ¿Sugiere que se implementen otras medidas?

SI

NO

**Cuestionario programa Viajemos seguras en el
Sistema de Transporte Colectivo Metro**

Apartado B

Edad: _____

Sexo **Femenino**

1.- ¿Utiliza los vagones exclusivos para mujeres y niños menores de 12 años?

 SI NO

¿Por qué? _____

2.- ¿Considera que utilizar los vagones exclusivos para mujeres le ha generado mayor seguridad?

 SI NO

¿Por qué? _____

3.- ¿Considera que son suficiente dos vagones exclusivos para mujeres?

 SI NO

¿Por qué? _____

4.- ¿Ha sufrido algún incidente como palabras obscenas, tocamientos en glúteos, miradas lascivas permanentes e incómodas a su cuerpo?

 SI NO

5.- Si sufriera el abuso o acoso sexual en alguno de los vagones del metro ¿Procedería a denunciar?

 SI NO

¿Por qué? _____

6. ¿Sabe dónde? Y ¿Cómo hacerlo?

SI

NO

7.- ¿Le gustaría obtener información más detallada sobre el tema?

SI

NO

Gracias por su atención

Cuestionario programa Viajemos seguras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro

Apartado C

Edad: _____

Sexo

Masculino

1.- ¿La separación entre hombres y mujeres en vagones del metro le ha ocasionado incomodidad?

SI

NO

¿Por qué? _____

2.- ¿Considera que esta separación le ha afectado en su recorrido?

SI

NO

¿Por qué? _____

3.- ¿Considera que en la separación de hombres y mujeres genera algún tipo de?

Retraso en su tiempo para realizar sus actividades.

Discriminación por no poder abordar los vagones exclusivos.

Seguridad para hombres y mujeres.

4.- ¿Considera que la separación le ha beneficiado de alguna manera su recorrido?

SI

NO

¿Por qué? _____

5.- ¿Está de acuerdo con las medidas implementadas en el programa Viajemos seguras?

SI

NO

¿Por qué? _____

6.- ¿Considera que al hacer la separación de hombres y mujeres en el transporte público se reduce el abuso sexual?

SI

NO

¿Por qué? _____

7.- ¿Ha sufrido abuso sexual dentro de las instalaciones del metro?

SI

NO

8.- ¿Cuál de estas agresiones ha sufrido?

Palabras obscenas

Tocamiento en
glúteos

Miradas lascivas

Alguna otra

9.- Si sufriera el abuso o acoso sexual en alguno de los vagones del metro ¿Procedería a denunciar?

SI

NO

¿Por qué? _____

10.- ¿Sabe dónde? Y ¿Cómo hacerlo?

SI

NO

Gracias por su atención