

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA**

## PARTE II

CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS

## CRÉDITOS

**CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES LIBRES DE VIOLENCIA CONTRA  
LAS MUJERES. UNA REFLEXIÓN DESDE AMÉRICA LATINA**por **Paula Soto Villagrán**

Depto. Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa

**I. INTRODUCCIÓN**

Las múltiples formas de violencia que viven cotidianamente las mujeres tienen como escenario los espacios públicos de la ciudad. En efecto, hay acuerdo entre diferentes actores sobre la gravedad y la magnitud del problema a nivel mundial y cómo este fenómeno ha aumentado en las últimas décadas, aumentando el reconocimiento de que la violencia ocurre en espacios públicos, estableciendo que la violencia en contra de la mujeres no se limita a la intimidad y al espacio doméstico, sino que es ejercida en diferentes espacialidades públicas como el transporte, las calles, los parques, baños, universidades, escuelas, lugares de trabajo, mercados, puntos de distribución de agua y alimentos y en los propios hogares (ONU-Mujeres, 2015). Las diferentes formas en que se expresa este tipo de violencia sexual y acoso pueden hacer referencia a un amplio rango de formas que amenazan la vida de las mujeres tales como: los comentarios con contenido sexual, el manoseo, la violación en casos extremos y pueden llegar hasta el feminicidio.

El incremento de la violencia urbana es una realidad en la mayor parte ciudades de la región, ha llegado a constituirse en uno de los problemas de mayor impacto para la población. En América Latina recientemente se han realizado diferentes esfuerzos por visibilizar las diferentes violencias y amenazas hacia las mujeres en espacios públicos de la ciudad. Principalmente desde agencias internacionales como ONU Mujeres, Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, entre otros, han desarrollado estudios y generado información que nos permite acercar a un diagnóstico de la problemática y se ha enfatizado que los que los principales efectos urbanos más que se han documentado con respecto al acoso y violencia sexual en la vida urbana en las mujeres están relacionados con la restricción de la libertad de movimiento de mujeres y niñas, la reducción de oportunidades para estudiar, trabajar y participar plenamente en la vida pública, acceder a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de ocio. Todo lo cual repercute negativamente en su salud y bienestar.

Para el caso particular del problema de la violencia contra las mujeres, el reconocimiento de que es un fenómeno que atenta contra los derechos humanos de las mujeres y de que todas las personas tienen el derecho a vivir una vida libre de violencia, es un hecho trascendental, pues no solo ha quedado plasmado en normas internacionales, sino que ha permitido obligar a los Estados parte a establecer y generar mecanismos de protección para las personas de todas aquellas prácticas y acciones violatorias de sus derechos que se presentan no solo en el ámbito público, sino también en el espacio de la familia.

Para anterior, se utilizó una revisión y análisis documental que permitió identificar las principales investigaciones, autores y discusiones principales en torno a dos ejes: inseguridad y violencia sexual en el espacio público.

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

**II. VIOLENCIAS Y MIEDOS DE GÉNERO EN ESPACIOS PÚBLICOS  
EN AMÉRICA LATINA**

Los espacios públicos de la ciudad han sido un objeto de crítica temprana de la investigación feminista en diferentes disciplinas, de manera tan que se ha afirmado que la estructura, el funcionamiento y la cultura urbana no son neutrales en cuanto a las diferencias entre hombres y mujeres. En efecto, el acoso y la violencia sexual impacta de manera negativa las prácticas espaciales de las mujeres e impacta las posibilidades de moverse por la urbe. Esta situación representa un obstáculo importante hacia la equidad de género, pues afecta la capacidad de decisión y control de las mujeres respecto de su propia vida. Coincidimos en que son nuevas formas de limitación a la vida urbana que no sólo están referidas a las violencias estructurales vinculadas a las desigualdades económicas, culturales, políticas, sino también a persistentes asimetrías entre mujeres y hombres, las cuales van más allá de las violencias físicas e incluyen tanto privaciones materiales como desventajas simbólicas (Falú y Segovia, 2007).

El espacio público de la ciudad no es un contenedor indiferenciado de los hechos sociales, por el contrario, es un lugar de encuentro, interacción y construcción de identidades sociales. Desde esta perspectiva es un elemento constitutivo en la estructuración de las injusticias sociales. Esta forma de entender la espacialidad estrecha su relación por un lado con la justicia espacial y su anverso las desigualdades de género “el diseño y la disposición de la ciudad, internos o externos, simbolizan el poder y la autoridad masculina, lo que legitima la ocupación de esos espacios (Mc Dowell, 2000: 214):

De esta forma se ha llegado a afirmar que el espacio, como las formas de concebirlo, de diseñarlo, y los criterios con que se organiza y ordena no son neutrales. Es decir, no producen los mismos impactos para hombres y mujeres, por un lado, reflejan las características sociales y económicas de cada época, la estructura social y las relaciones de poder que se configuran en una sociedad, y por otro, el espacio no es sólo una expresión de las distintas formas de organización social, de las necesidades económicas o de los modelos culturales, sino que contribuye a construir esas realidades de forma relevante. Así, el espacio condiciona nuestra actividad y nuestra percepción cotidiana, las formas de concebir la realidad y nuestro lugar en ella, los modos de vida de las personas que lo transitan, lo utilizan, lo habitan.

En este mismo sentido como lo sostiene Falú (2017:18) la violencia sexual cometida en espacios públicos es un problema que sólo recientemente ha empezado a entrar en el foco de atención de la agenda pública, y su relevancia es cada vez mayor en contextos de rápido urbanización, desigualdades e interseccionalidad de las distintas formas de violencia y discriminación contra las mujeres en el espacio público y privado.

El enfoque de género ha contribuido a mostrar que los miedos y la violencia urbana son experimentados y percibidos de manera diferencial entre hombres y mujeres, se diferencia en su naturaleza, en su extensión y en sus efectos (Koskela, 1999). En efecto, a nivel mundial se ha documentado que los hombres son más propensos a ser víctimas de homicidio, asalto físico y robo, mientras que las mujeres son más propensas a ser víctimas de abuso sexual y violencia familiar (USAID, 2016). De acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, a nivel global se estima que en prácticamente la mitad de los casos de mujeres víctimas de homicidios el autor de la agresión fue un familiar o pareja, frente a menos del 6 por ciento de hombres asesinados (2014: 14). En consecuencia, la inseguridad pública configura tanto a los espacios públicos como los privados en espacios hostiles.

Según Rainiero et al (2006: 17) en América Latina se pueden señalar varios factores que contribuyen a la falta de reconocimiento de dicha violencia:

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA**

## PARTE II

CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS

## CRÉDITOS

- i. En las grandes ciudades latinoamericanas, exceptuando las situaciones de conflicto armado y criminalidad relacionada con el tráfico de estupefacientes, se percibe una violencia generalizada centrada en los delitos contra la propiedad y la violencia concomitante a ellos.
- ii. La difusión pública de estadísticas de hechos de violencia hace especial referencia a delitos contra la propiedad y no contemplan las distintas violencias hacia las mujeres.
- iii. La escasa denuncia que realizan las mujeres de las agresiones de las que son objeto, no permiten estimar la magnitud real de la violencia hacia ellas. Esta situación es sostenida, por la violencia institucional a la que son sometidas por parte de los organismos encargados de la seguridad y la justicia, como asimismo por la indiferencia y/o a la sanción negativa de la sociedad.
- iv. La violencia que viven las mujeres, de la que dan cuenta los medios de información o las denuncias de organizaciones de mujeres y feministas, es ocultada a través de los mecanismos, que operan tanto en el ámbito de las y los funcionarios del Estado como en la propia sociedad civil, y por lo tanto la violencia de género no es incorporada en los debates sobre las políticas de seguridad ciudadana, limitando a las mujeres en el ejercicio pleno de sus derechos.

De esta forma, las diferentes formas en que se expresa el acoso sexual y otras formas de violencia sexual pueden hacer referencia a un amplio rango de formas que amenazan la vida de las mujeres tales como: los comentarios sexuales, el manoseo, en casos extremos la violación y puede llegar hasta el feminicidio. Su impacto puede ser inmediato como de largo alcance, e incluye múltiples consecuencias físicas, sexuales, psicológicas, e incluso mortales, para mujeres y niñas.

### **III. CARTOGRAFÍAS DEL MIEDO Y LA VIOLENCIA SEXUAL CON PERSPECTIVA DE GÉNERO. TRANSPORTE PÚBLICO COMO NUDO CRÍTICO EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS**

Tal como se ha planteado “conforme se ha masificado el uso de los servicios de transporte público en los espacios urbanos, asociado a las crecientes tasas de urbanización y a la concentración de la población en conglomerados urbanos, ha emergido una nueva arista de la seguridad del transporte vinculada a la violencia de género que también se debe enfrentar como problema relevante de la gestión reguladora del sector” (Rozas y Salazar, 2015:7).

Una buena parte de la evidencia empírica muestra que la planificación del transporte no es neutral en términos de género, en la perspectiva de que beneficia a los usuarios de manera heterogénea y muchas veces desigual. De acuerdo con la literatura internacional más de la mitad de las usuarias de los sistemas de transporte público en Latinoamérica son mujeres (BID, 2016)<sup>3</sup>. En consecuencia, el género como parte medular de la estructura de la sociedad no sólo contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas en el lugar, incluyendo patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales (Soto, 2016)<sup>4</sup>. Asimismo, se constata que las situaciones de

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

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

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

violencia de género se producen en los espacios públicos destinados a la movilidad de las personas y no sólo en el lugar de residencia, estudio o trabajo.

**1. La extensión del acoso y violencia sexual en el transporte**

Uno de los problemas mayormente documentados en la relación movilidad y género en diferentes ciudades de Latinoamérica es la inseguridad y la violencia sexual en el transporte público. Principalmente porque dentro de los espacios públicos donde hay mayor percepción de inseguridad e incidencia de acoso y violencia sexual es el transporte público. Una espacialidad recientemente estudiada y en la cual concurren una diversidad de conductas que corresponden a prácticas de violencia de género ejercidas mayoritariamente sobre mujeres usuarias.

En este apartado recupero algunas evidencias de algunos estudios comparativos. Por un lado, el estudio denominado “Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente”, elaborado por Rozas y Salazar (2015), y financiado por CEPAL. Reúne los principales antecedentes relativos a las agresiones sexuales en medios de transporte público en algunas de las principales áreas metropolitanas de la región a partir de un análisis de los estudios e investigaciones realizados en cuatro ciudades, Bogotá, Ciudad de México, Lima y Santiago. Específicamente, analiza las características de los actos de violencia de género en el transporte público e infraestructura de acceso, revisa los marcos jurídicos y regulatorios correspondientes, y presenta las políticas emprendidas en cada país para hacer frente al problema. Sobre la base de estos antecedentes, el documento expone un conjunto de ideas destinadas a ser la base de una política integrada sobre el tema.

Esta investigación demuestra que la agresión sexual en el transporte público es un problema que afecta principalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y medios bajos, que usan diariamente los diversos modos de transporte público, la mayoría de las cuales no dispone de alternativas eficientes para desplazarse por la ciudad. En términos de su magnitud, en las cuatro ciudades metropolitanas estudiadas (Bogotá, Ciudad de México, Lima y Santiago) presentan un alto porcentaje de mujeres adultas jóvenes, mujeres jóvenes y adolescentes usuarias del transporte público que enfrentan de manera cotidiana y sistemática situaciones de violencia de género en los medios de transporte colectivo y en la infraestructura de acceso. Así al menos seis de cada diez mujeres y en los casos más extremos, nueve de cada diez mujeres, han sufrido actos de abuso y/o acoso sexual en el espacio público, especialmente en el transporte público, instancia en la que se presenta este problema con mayor frecuencia.

El caso de la Ciudad de México ha sido bien investigado, el último estudio conducido por ONU Mujeres evidencia que el 77.4 % de las mujeres tiene miedo de ser agredida sexualmente al usar el transporte público de la Ciudad de México y el 81.3% tiene miedo a ser agredida sexualmente al transitar en las calles y espacios públicos de la Ciudad. Por grupo de edad las mujeres entre 15 y 29 años refieren un 52.6% de percepción de inseguridad, de 30 a 44 años el 57.0%, de 45 a 59 años el 58.2% y mujeres de 60 años y más el 53.4%, por lo tanto, no se observan diferencias significativas en cuanto a la percepción de inseguridad por grupo edad.

Ahora bien, este mismo estudio demuestra que hay una alta prevalencia de actos violentos de naturaleza sexual en espacios de transporte público, de forma tal que a lo largo de su vida, 96.3% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de la CDMX han vivido, por lo menos en una ocasión, alguno de los actos de violencia sexual considerados en el estudio, y esto le ha ocurrido a 88.5% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos. “Por grupos de

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I**  
**HÁBITAT, DIVERSIDAD**  
**Y CONVIVENCIA**

PARTE II  
 CONVIVENCIA Y BARRIOS  
 MULTICULTURALES:  
 CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
 CONTEXTOS DE CRISIS

## CRÉDITOS

edad, son las mujeres más jóvenes quienes tienen la mayor prevalencia de violencia sexual en transporte y espacios públicos de la CDMX; no obstante, es de resaltar que a todas las edades el nivel de ocurrencia es elevado” (ONU Mujeres, 2018: 21).

Un segundo estudio relevante ha sido “Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina”. Realizado por un equipo multidisciplinario y financiado con el apoyo de FIA Foundation y CAF 2018. Se llevaron a cabo investigaciones paralelas sobre el tema en Quito, Buenos Aires, Argentina y Santiago utilizando la misma metodología. Los resultados, por tanto, se basan en datos e información comparable. Se realizó una encuesta de interceptación que buscaba estudiar la percepción y experiencia en torno a la seguridad de los usuarios/as de transporte público, y se implementaron dos tipos de técnicas grupos focales con usuarias y usuarios del transporte público de cada una de las ciudades incluidas en el estudio y entrevistas en profundidad con actores sociales clave seleccionados tanto por su conocimiento directo y/o indirecto de la temática estudiada como por su involucramiento institucional, colectivo y/o personal con esta problemática.

Los principales resultados comparativos entre las ciudades muestran lo siguiente:

Cuadro 1. Resultados comparativos entre ciudades participantes del estudio

Dimensión evaluada	Buenos Aires	Santiago	Quito
<b>Percepción de inseguridad de las mujeres en el transporte público</b>	72%	73%	61%
<b>Mujeres que reportan haber visto, escuchado o experimentado dos o más casos de acoso</b>	47%	48%	55%
<b>Mujeres que vivieron acoso sexual en los últimos 12 meses</b>	73%	57%	65%

Elaboración propia con datos del Informe “Ella se mueve segura”, 2018

Las discusiones en los grupos focales en las tres ciudades confirmaron que los hombres tienen más confianza en su dominio y derechos en los espacios públicos y las mujeres menos. Ambos géneros también están, en general, poco dispuestos a intervenir en cualquier tipo de incidente (presenciado o experimentado). Las mujeres con frecuencia sienten que el incidente pudo haber ocurrido por algo que ellas hicieron, pero no se dieron cuenta, y por lo tanto sienten algo de culpa. Las reacciones típicas que se presentan de manera similar en las tres ciudades son: actitud pasiva (no hace nada, congelarse, quedarse paralizada, no moverse entre otras), verbal (preguntar si hay algo mal o existe algún problema, hacer comentarios despectivos, gritar o hacer comentarios fuertes y defensa física (golpear a la persona y dejar claro que eso no está bien).

## 2. Efectos en la vida urbana y estrategias

En numerosos casos, las personas que han sido agredidas sexualmente en los medios de transporte y/o en la infraestructura de acceso se ven obligadas a cambiar su estilo de vida, modificando dentro de sus posibilidades recorridos y horarios de los desplazamientos, modos de vestir y de uso de los medios de transporte, lo que incrementa la inseguridad y la desconfianza en el uso de los espacios públicos.

El estudio comparativo realizado por el BID por Galiano y Jaitman (2016) en ciudades de Asunción (Paraguay) y Lima (Perú), por ejemplo, demuestra en Asunción la percepción de inseguridad ha llevado al 35% de las mujeres a realizar alguna modificación en

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

su rutina de viaje cambiando el medio de transporte utilizado. Así, cerca del 57% de ellas eligió tomar otra línea de bus o utilizar taxis/remises para sentirse más segura, mientras que el 23% eligió utilizar el automóvil. Se observan cambios en la rutina de viaje: por temor a la inseguridad en los medios de transporte públicos el 24% de las usuarias no viaja más de noche, el 20% no carga objetos de valor al realizar el trayecto el 17% presta atención a la apariencia de otros pasajeros para alejarse de personas peligrosas y el 26% realiza el viaje acompañada o va acompañada a la estación. Mientras tanto en Lima Las pasajeras prefieren demorar más en el trayecto de viaje al dejar pasar los buses llenos y esperar en la estación a los que se encuentren más vacíos. Se observa también que la percepción de inseguridad llevó a que un 53% de las pasajeras cambiase el medio de transporte utilizado. El 37% ha optado por elegir el taxi/remise para sentirse más segura, el 23% el microbús y el 14% el bus y también se observan cambios en la rutina de viaje: por temor a la inseguridad el 27% dejó de llevar objetos de valor al realizar el trayecto, el 23% presta mayor atención a la apariencia de otros pasajeros para alejarse de personas peligrosas, el 21% realiza el viaje acompañada o va acompañada a la estación, y el 16% dejó de viajar de noche.

Una conclusión interesante es que, en comparación con otras encuestas, los delitos sexuales tienen mayor prevalencia en el transporte público que en los espacios privados, y si bien Asunción se encuentra alineada al promedio regional en su nivel de victimización de delitos sexuales, Lima se halla entre los países que tienen un sistema de transporte público más riesgoso para las mujeres.

Hallazgos similares se pueden encontrar en el estudio de la CAF Las mujeres han desarrollado más estrategias para prevenir estos incidentes que los hombres, hay al menos seis o siete estrategias que fueron similares en todas las ciudades: cambiar rutas, viajar solamente en el vecindario, alterar los horarios y/o rutas de viaje, cambiar el modo de transporte, cambiar de vagón o bus (bajarse del vehículo) o viajar con otra persona o familiar. Otras estrategias incluyen poner más atención a cómo se visten o comportan, usar (o no usar) teléfonos celulares y estar más alerta. El estudio observó que las mujeres se ven más afectadas cuando escuchan experiencias de otra persona que los hombres. Incluso pueden alterar sus comportamientos de viaje por un periodo corto basándose en rumores o en historias que han podido escuchar de una variedad de fuentes (los medios, amigas, redes sociales, etc.).

Bajos niveles de reporte fueron consistentes en las tres ciudades, a través de las encuestas y en los grupos focales. Lo que resulta preocupante dado que implica que un gran obstáculo para la movilidad de las mujeres no está siendo detectado por ningún instrumento que los que actualmente se use para estudiar y planear los sistemas de transporte, así que no se está teniendo en cuenta.

La violencia en las ciudades en general y la violencia contra las mujeres en el espacio público, tienen un impacto en el uso y acceso a sus servicios (educación, transporte, vivienda, salud, empleo, seguridad), con esto no solamente nos enfrentamos a un problema de marginalidad (segregación espacial urbana) sino también a uno de seguridad y diseño urbano. Por ejemplo, ante los crecientes delitos contra la mujer en el espacio público, se generan estereotipos urbanos; es decir, zonas de la ciudad en donde se piensa que la probabilidad de ser víctima es mayor. Lo anterior influye en el uso y disfrute de los espacios públicos por parte de las mujeres y niños, lo que determina cómo comportarse, a dónde ir, en dónde se estudia o trabaja y dónde pasar el tiempo libre.

Ahora bien, es importante precisar que las prácticas de abuso y acoso sexual en el espacio público constituyen un obstáculo de importancia para las políticas de movilidad social e inclusión, en la medida que las personas que más perciben y comprueban coartados sus derechos de libertad de tránsito y de movilidad son las mujeres adultas

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

jóvenes, mujeres jóvenes y adolescentes, de estratos medios y medios bajos, lo que implica que tales prácticas afectan las capacidades y oportunidades de desarrollo de grupos sociales empeñados en insertarse en el mercado laboral y que buscan mejorar su formación educacional y su competitividad, factores esenciales de la movilidad social y el desarrollo personal y social (Rozas y Salazar, 2015).

**3. Respuestas institucionales**

En términos de implementación de programas y acciones, las respuestas de cada país son diferentes, no obstante, se puede observar que el enfrentamiento del problema en los países latinoamericanos es todavía incipiente y precario, sin políticas públicas que expresen una voluntad política efectiva de búsqueda de soluciones de corto y largo plazo. De las cuatro ciudades latinoamericanas consideradas en el estudio de CEPAL, (Rozas y Salazar, 2015) (Lima, Ciudad de México, Bogotá y Santiago), se constató que disponen de normas constitucionales, leyes específicas y acápites de leyes vigentes que aluden a la no discriminación y a la desigualdad de género, sin embargo, los avances normativos en torno a la violencia sexual en el espacio público y específicamente en el transporte público son minoritarios.

De las cuatro ciudades, sólo en tres de ellas existen estudios específicos, la Ciudad de Bogotá no cuenta con estudios del tema, a pesar de haber implementado programas, uno de los más relevante ha sido la aplicación *Safetipin* es una aplicación para teléfonos móviles que permite recolectar y analizar información sobre las dinámicas de las ciudades. Este aplicativo usa una metodología llamada “audiencias de seguridad o evaluaciones de seguridad”, que, con base en unas categorías de análisis, permite que la ciudadanía registre sus percepciones a través del aplicativo. Es una aplicación pionera y diferente porque permite conocer información en tiempo real sobre seguridad y ofrece a la ciudadanía la posibilidad de compartir sus experiencias en la ciudad y a los gobiernos, cualificar la toma de decisiones.

La ciudad de Lima las políticas y programas implementados han tenido como la participación protagónica a organizaciones de la sociedad y algunos espacios académicos, como la Universidad Católica del Perú, que han incentivado a organismos del Estado a dar respuestas, sobre todo a las autoridades territoriales locales. En este contexto se han realizado campañas comunicacionales como “Miraflores libre de Acoso Callejero”, “En este Bus a la Mujer se le respeta”, que contribuido a la visibilización del problema. Por su parte la Municipalidad Metropolitana de Lima, ha implementado la campaña “Yo viajo segura en el Metropolitano”.

Ciudad de México es la más adelantada en cuanto al diagnóstico del problema, y a la aplicación de programas. El Programa Viaja Segura que ha sido relevante en América Latina se ha focalizado en diferentes líneas de acción para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público dentro de las acciones más relevantes se encuentran:

- a) instalación de módulos de atención y denuncia sobre casos de abuso sexual para víctimas de violencia
- b) separación hombres mujeres en medios de (metro, metrobús, trolebús, tren ligero)
- c) Funcionamiento de un servicio de autobuses exclusivo para las mujeres denominado ATENEA
- d) capacitación a funcionarios del sistema de transporte y
- e) campañas de sensibilización y prevención para usuarios/as.

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA**

## PARTE II

CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS

## CRÉDITOS

Asimismo, en el contexto del Programa Ciudades y Espacios Seguros para las Mujeres de ONU Mujeres, se han implementadas masivas campañas comunicacionales como “No es de hombres” que ha buscado la sensibilización principalmente en los varones sobre la violencia sexual en el transporte público y recientemente se ha realizado un estudio diagnóstico que caracteriza el problema de la violencia sexual específicamente en el transporte público de la ciudad (ONU Mujeres, 2018). No obstante, los extendidos programas que se han implementado, estos no han tenido los efectos esperados, como lo señala la evaluación realizada por la autora de este capítulo.

En el caso de Santiago de Chile, hay dos estrategias interesantes de ubicar la primera es que se ha incorporado la perspectiva de género en el transporte a través de la Política de Equidad de Género en el Transporte, que se considera es una acción orientada a la transversalización del enfoque en el sector. Tiene una dimensión externa, enfocada en impactar las políticas públicas de transportes y una dimensión interna, que busca la consolidación institucional de las temáticas de género, a través de procesos e instrumentos de gestión, equipos de trabajo, presupuesto, entre otros, de manera tal de concretar de forma sostenible el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la política. En segundo lugar, en el año 2019 se aprobó por unanimidad el proyecto de ley de Respeto Callejero, que fue una iniciativa ciudadana del Observatorio Contra el Acoso Sexual Callejero, OCAC. Es la primera ley que sanciona el acoso sexual callejero en este país queda aprobada definitivamente para que sea promulgada en los próximos meses y por fin las mujeres de Chile tengan leyes que las protejan de este tipo de violencia de género.

Si bien Ciudad de México, Bogotá y Lima han implementado diversas estrategias para abordar la agresión sexual en el transporte público, y si bien han logrado poner el tema en la agenda pública, no es tan evidente que hayan logrado un impacto positivo en la disminución del fenómeno.

**IV. A MODO DE CIERRE**

A través de este trabajo hemos podido evidenciar que la inseguridad afecta especialmente a las mujeres en las ciudades en tanto está estrechamente articulada con un orden social de género que contribuye a construir a las ciudades como espacios en disputa para su uso y apropiación, donde la seguridad en los espacios públicos construye un escenario de miedo sistemático que puede en ocasiones llegar a obstaculizar uso y disfrute del espacio urbano.

Hemos puesto énfasis en que la violencia sexual en los espacios públicos es una experiencia subjetiva que otorga especificidad al modo en como las mujeres perciben la ciudad como un experiencia “encarnada”, que la relación que se establece entre estructuras de género y estructuras espaciales, es decir como el género como categoría sociocultural y el diseño del espacio urbano se entrecruzan estrechamente en la configuración de un paisaje emocional complejo y, que las estrategias que desarrollan individualmente a través de las cuales las mujeres llevan a cabo negociaciones, arreglos que se van acumulando en la experiencia cotidiana y que bajo la forma de pequeñas tácticas construyen su experiencia urbana y prácticas espaciales diferenciales.

Al poner la dimensión espacial en el centro de este capítulo se focaliza la atención en ciertos factores de diseño urbano que facilitan la comisión delitos y el comportamiento antisocial (Moore, 2011). Por ejemplo para las mujeres lugares como estacionamientos, túneles, puentes, pasadizos o callejones, terrenos baldíos, débil o nula iluminación agudizan el sentimiento de miedo e inseguridad de las mujeres en el entorno urbano más que a los hombres, sobre todo por temor a la agresión sexual (Massolo, 2006;



## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

Valentine, 1990), es más para algunas autoras la falta de civismo vinculado al deterioro de la infraestructura urbana son cuestiones mayormente sensibles para las mujeres como factores que inciden en la sensación de inseguridad de las mujeres en el entorno urbano (Ortiz, 2006).

En América Latina esta preocupación ambiental tiende a materializarse con mayor fuerza en los transportes por el desgaste de las instalaciones dentro y en los accesos, la falta de iluminación adecuada al interior de los diferentes medios de transporte, transbordos desiertos, rincones, escondites en los trayectos y principalmente en las paradas, son algunas de las condiciones ambientales que caracterizan los espacios asociados a la movilidad urbana (Cozens et al., 2003). El abordaje de la promoción de ciudades seguras está en estrecha relación con la planificación urbana, y desde un enfoque espacial prioriza obras de infraestructura para diseñar y construir ciudades bien iluminadas, con buena señalización de calles, con parques, jardines y zonas peatonales que estén preparadas para las mujeres y sus necesidades o prioridades.

Dada la extensión del problema y la frecuencia con que ocurren los diferentes tipos de agresión, es posible pensar que se está frente a una conducta naturalizada dentro de la cultura de los países latinoamericanos, debido a lo cual parece encontrarse fuertemente invisibilizada.

## SUMARIO

## INTRODUCCIÓN

**PARTE I  
HÁBITAT, DIVERSIDAD  
Y CONVIVENCIA****PARTE II  
CONVIVENCIA Y BARRIOS  
MULTICULTURALES:  
CONFLICTO Y COHESIÓN EN  
CONTEXTOS DE CRISIS**

## CRÉDITOS

**BIBLIOGRAFÍA**

- CAF, y FIA Foundation. (2018): Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina, in: Allen, H. (Coord.). Caracas: CAF and FIA Foundation.
- Galiani, Sebastián y Jaitman, Laura (2016): El transporte público desde una perspectiva de género: percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. Washington: BID.
- Rozas, Patricio y Salazar, Liliana (2015): Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Santiago: CEPAL.
- ONU Mujeres (2015): Ciudades y espacios seguros para las mujeres y las niñas. Programa Insignia.
- ONU Mujeres (2018): Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México.
- Soto, Paula (2017): Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México, In: Revista Transporte y Territorio, 16, pp. 127-146.
- Cozens, Paul, Neale, Richrad, Whitaker, Jeremy. & Hillier, David (2003): Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK), In: International Journal of Transport Management, 1 (3), pp. 121-132.
- Falú, Ana y Segovia, Olga (2007): Ciudades para convivir sin violencia contra las mujeres. Santiago: Ediciones Sur.
- Koskela, Hille (1999): Gendered exclusions: Women's fear of violence and changing relations to space, In: Geografiska Annaler, Series B, Human Geography, 2(87), pp. 111-124.
- Mc Dowell, Linda (2000): Género, Identidad y Lugar, Un estudio de las geografías feministas. Madrid: Cátedra.
- Massolo, Alejandra (2006): Análisis y propuestas para la acción de los gobiernos locales en la seguridad de las mujeres en las ciudades (papel de la conferencia “Gobiernos locales, seguridad ciudadana y género” en: Santiago, Chile.
- Moore, Stephen (2011): Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign, In: Transport Policy, 18 (1), pp. 53.
- Ortiz, Anna (2016): Hacia una ciudad no sexista, algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano, In: Territorios 16-17, pp. 11-28
- Rozas, Patricio y Salazar, Liliana (2015): Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Santiago: CEPAL.
- USAID (2016): Informe Final “Diagnóstico sobre los vínculos entre la inseguridad pública y la violencia basada en género en México”
- Valentine, Gill. (1990): Women's fear and the design of public space, In: Built Environment, 16, pp. 288-303. ■