

## II Sección: Obstáculos, discriminaciones y estigmas: desafíos del humanismo

### La ciudad desde las mujeres: Análisis de los obstáculos de movilidad para las mujeres en la Zona Metropolitana de Monterrey

Elda Gabriela Rendón Huerta  
Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, México  
[eldarendonh@hotmail.com](mailto:eldarendonh@hotmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-8193-0386>

Recibido: 29 de julio de 2021

Aceptado: 23 de setiembre de 202

**Resumen:** La movilidad sin obstáculos es sinónimo de poder, privilegio y libertad. Actualmente, las mujeres enfrentan importantes obstáculos en su movilidad por la ciudad. Entre los principales impedimentos se encuentran la falta de atención a sus necesidades y patrones de movilidad, así como la violencia sexual presente en el espacio público. Esto restringe aquellos espacios públicos urbanos (recreativos, sociales, de tránsito) en los que pueden participar, por lo que su calidad de vida también se ve perjudicada. En este marco, el presente artículo reflexiona sobre cómo viven las mujeres la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM), Nuevo León, México a través de sus posibilidades de movilidad. Para esto se analizan dos estudios de movilidad realizados por terceros en conjunto con el gobierno del estado. Se identifican dos principales obstáculos en esta materia para las mujeres de la zona: la dificultad para viajar por medios distintos al automóvil privado y la violencia sexual vivida en la vía pública diariamente.

**Palabras clave:** ciudad; movilidad; corporalidad; violencia sexual; transporte público

#### The city from women's perspective: Analysis of mobility obstacles for women in the Monterrey Metropolitan Area

**Abstract:** Unrestricted mobility is synonym of power, privilege, and freedom. Nowadays, women face significant obstacles in their urban mobility. Among the main barriers are the neglect of their mobility necessities and patterns as well as sexual violence in the public space. This situation restricts what women can do in



the city, and thus their life quality is also damaged. In this frame, this article reflects on how women live in Monterrey Metropolitan Area (ZMM), Nuevo León, Mexico by looking at their mobility patterns. To do this, two mobility studies carried out by third parties in conjunction with the state government are analysed. Two main obstacles are identified by doing so: the difficulty to travel by means other than the private automobile and the daily sexual violence experienced on public spaces.

**Keywords:** city; mobility; corporeality; sexual violence; public transportation.

## Introducción

La manera en que una persona se mueve a través de la ciudad influye fuertemente en su calidad de vida debido a que la movilidad es la puerta al disfrute de la ciudad. No todos los grupos sociales tienen las mismas oportunidades de movilidad urbana, y entre estos se destaca a las mujeres. Las ciudades que actualmente habitamos están construidas sobre la dicotomía público-privado, la cual está estrechamente relacionada con la división sexual del trabajo. Este modelo configura la vida a través de la separación del espacio en dos esferas opuestas: la de la vida pública y la de la vida privada. Dichas esferas están lejos de ser neutras, cada una está llena de significados y funciones específicas asociadas a lo masculino y lo femenino (Collectiu Punt 6, 2019).

Las raíces de dicho modelo se pueden encontrar en la ideología de la diferencia sexual, la cual postula que los individuos poseen ciertas características ontológicas innatas a ellos dependiendo de su sexo (Wittig, 2006). Como resultado de esta perspectiva se establece la división del trabajo productivo y reproductivo: lo productivo es propio de los hombres, lo reproductivo de las mujeres; lo productivo pertenece a lo público y lo reproductivo a lo privado. Como consecuencia, a las mujeres que se introducen en el espacio público, ya sea por mera presencia física o por participar en sus actividades, se les considera intrusas y se les convierte en blanco de minuciosa vigilancia y hostigamiento (Collectiu Punt 6, 2019). Los obstáculos que estas se encuentran al querer moverse a través de la ciudad son una manifestación de ello.



Diversas autoras occidentales han documentado cómo, derivado de su rol socialmente impuesto como cuidadoras y de su corporalidad, las mujeres tienen distintos patrones y necesidades de movilidad en las ciudades, los cuales han sido ignorados o no comprendidos por los tomadores de decisiones, ocasionando que, en general, moverse por la ciudad sea más difícil para ellas (Knoll y Schwaninger, 2020; Loukaitou-Sideris, 2020; Soto Villagrán, 2017). Adicionalmente, la exclusión de las mujeres de las actividades públicas está conectada con la brecha salarial y la dependencia económica que éstas suelen experimentar. Esto contribuye a limitar su posibilidad de disfrutar lo que ofrece la ciudad pues no cuentan con el tiempo o los recursos necesarios para participar en actividades no laborales en el espacio público (Collectiu Punt 6, 2019; Muxí, 2020). Además, las mujeres suelen tener comportamientos particulares al trasladarse por la ciudad, los cuales surgen del miedo a ser hostigadas o agredidas sexualmente en el espacio público, miedo ausente en la realidad vivida por los hombres.

El presente artículo abordará la manera en que las ciudades, construidas desde una visión masculina y capitalista, dan forma a la vida de las mujeres por medio de su experiencia diaria. Se discutirá cómo factores físicos y sociales de las ciudades, en conjunto con los recursos que cada mujer posee, así como la experiencia que cada una tiene a través de su cuerpo, determina qué puede o no hacer en estas. En un proceso consiente e inconsciente, ellas van aprendiendo sobre la ciudad y adaptándose al entorno que esta ofrece.

Se comenzará presentando un marco teórico que incluya los trabajos más relevantes que se han realizado en relación a la manera en la que las mujeres viven las ciudades. El punto de partida será la problematización del cuerpo femenino en el espacio público y de aquí se procederá a apuntar las maneras en las que las mujeres han visto limitada su movilidad debido a la estructura social y física de las ciudades. Después esto se aterrizará en la Zona Metropolitana de Monterrey (“ZMM” en el resto del artículo) con el fin de analizar cómo viven las mujeres en el contexto que esta ofrece, así como algunas de las limitaciones de



movilidad presentes. Finalmente, se cerrará planteando cuestiones que presentan áreas de oportunidad para seguir avanzando en la investigación sobre las ciudades fuera de la perspectiva masculina en la ZMM.

### Marco teórico

Soto Villagrán (2017) desarrolla la relación entre corporalidad y movilidad: el cuerpo es clave en la configuración de los movimientos diarios y en la comprensión de la experiencia de las personas en el espacio. La autora subraya que el cuerpo ocupa un espacio y es a la vez un espacio por sí mismo, por lo que cuando una persona se mueve a través de un espacio también se está moviendo en el cuerpo. Y así como el espacio urbano no es neutro, tampoco lo es el cuerpo, pues éste es el espacio de materialización del género más importante: en él se refleja la manera en la que las personas viven el género. Estas vivencias no parten solamente de lo personal, sino que el resto de las personas también participan en su construcción, ya sea a nivel individual o colectivo.

En este sentido, a nivel ciudad la violencia sexual, en sus diferentes formas, se presenta como productora y reproductora de las representaciones sociales del género puesto que esta “refuerza una organización jerárquica de los cuerpos en el espacio, donde la violencia es una cualidad masculina y la fragilidad una cualidad femenina” (Soto Villagrán, 2017, p.134). El miedo a la violencia sexual es uno de los principales obstáculos para apropiarse de la ciudad y pareciera que los ataques sexuales son una manera de sacar a las mujeres del espacio público y recordarles que “pertenecen” al espacio privado. De esta manera, el cómo se mueven las mujeres (hacia dónde, con qué ritmo, con qué frecuencia) exhibe “una tensión que confirma la diferencia sexual y se encarna en la amenaza al propio cuerpo” (Soto Villagrán, 2017, p.142).

### Moverse por la ciudad

Loukaitou-Sideris (2020) explica que, mientras que el desplazamiento sin obstáculos a través de la ciudad denota libertad, privilegio y poder, la restricción



del movimiento significa exclusión, subordinación y opresión. Poder moverse libremente a través de la ciudad abre las puertas al aprovechamiento de las amenidades físicas y las oportunidades económicas de ésta; de la movilidad depende, al menos parcialmente, la posibilidad de obtener y disfrutar una mejor vida y más recursos materiales. Por lo que al hablar de movilidad inevitablemente abordamos el tema de la calidad de vida de los ciudadanos.

Al hablar de movilidad en las ciudades es necesario incluir en la conversación al transporte urbano, pues en estas es prácticamente imposible apropiarse del espacio público sin dicha herramienta. El diseño y la oferta del transporte urbano impacta los patrones de movilidad (Loukaitou-Sideris, 2020), por lo que su estudio es clave para entender las dinámicas de poder presentes en la sociedad. El poder viajar representa la libertad de movimiento en el espacio público y la potencial apropiación de este; así, el transporte urbano juega un rol clave, pues posibilita el traslado entre lugares que se encuentran en diferentes partes de la ciudad (Levy, 2013) al eliminar las barreras climáticas o geográficas que obstaculizarían dicho movimiento.

Las ciudades actuales están construidas sobre la dicotomía público-privado, la cual está estrechamente relacionada con la división sexual del trabajo. Este modelo configura la vida a través de la separación del espacio en dos esferas opuestas: la de la vida pública y la de la vida privada. Dichas esferas están lejos de ser neutrales, cada una está llena de significados y funciones específicas asociadas a lo masculino y lo femenino (Collectiu Punt 6, 2019); la vida pública y sus actividades son propio de los hombres, mientras lo privado corresponde a las mujeres. Esta dicotomía se deriva de la ideología de la diferencia sexual, la cual asigna ciertas características ontológicas innatas a los individuos dependiendo de su sexo (Wittig, 2006); al afirmar que este orden es natural se establece la imposibilidad de salir de estas categorías y de los roles que éstas asignan. Esta división ha provocado que en el diseño de la ciudad solamente se tomen a



consideración los traslados con fines productivos, dejando de lado los discrecionales y los domésticos.

Los procesos de movilidad urbanos son heterogéneos y desiguales; esto se debe a que la estructura urbana, los comportamientos individuales y la percepción de los espacios están influenciados por factores socioculturales (género, edad, tipo de actividad, etc.) (Soto Villagrán, 2017). Dado que las ciudades se han construido desde una perspectiva masculina y productiva, estas diferencias han sido ignoradas, resultando en un menor acceso al disfrute de la ciudad para ciertos grupos sociales que no encajan dentro de este marco. Es importante conocer y comprender qué significa la movilidad para la diversidad que habita la ciudad (qué los limita, cómo son sus traslados, etc.) para poder reducir la desigualdad en el acceso a los recursos y las oportunidades de ésta. Loukaitou-Sideris (2020) señala que en especial las mujeres se han encontrado con obstáculos físicos, económicos, culturales, políticos y psicológicos que limitan su movilidad en la ciudad. Las mujeres tienen distintos patrones de viaje y necesidades de movilidad dependiendo de sus características socioeconómicas y contextos geográficos, los cuales suelen ser ignorados o no comprendidos por los tomadores de decisiones (Loukaitou-Sideris, 2020), a esto se le agrega que la participación (en sus distintas modalidades) de las mujeres en la toma de decisiones es sistemáticamente restringida. El género produce y reproduce la dominación masculina que se vive en las ciudades, por lo que es clave para comprender la exclusión que se vive como consecuencia de las limitaciones de movilidad.

Es posible hablar de cómo la movilidad de las mujeres se diferencia de la de los hombres desde la perspectiva de las actividades y responsabilidades de ambos. Los trayectos de las mujeres están delimitados por las actividades domésticas y de cuidado de las que éstas están a cargo. Si bien la movilidad de las mujeres no es homogénea y varía dependiendo su contexto social e individual, se ha observado que los traslados de éstas tienden a ser a pie y en transporte



público, suelen ser más complejos ya que encadenan viajes con diferentes propósitos, y son más costosos en tiempo y dinero (Knoll y Schwaninger, 2020; Soto Villagrán, 2017). Las mujeres suelen trasladarse acompañadas de más personas que los hombres, ya sea porque las acompañan o porque ellas acompañan, en el caso de ser acompañantes van con ellas gente que requiere de su cuidado. Sus viajes suelen estar relacionados con las labores domésticas (Loukaitou-Sideris, 2020). Estar a cargo de otras personas al momento de moverse por la ciudad acarrea una serie de factores a considerar que complejizan los viajes. Las cuidadoras tienen que balancear su día a día de manera que en él quepan las tareas y viajes relacionados al cuidado junto con sus horarios de trabajo, contemplando rutas y medios de transporte disponibles, así como las horas en las que operan las guarderías y escuelas, por lo que necesitan planear a detalle para completar las tareas a tiempo pero con margen de flexibilidad por si surge algún imprevisto (Knoll y Schwaninger, 2020).

### ***El diseño urbano como obstáculo***

Asociados a dichas tareas vienen barreras por parte del diseño urbano, ya que las ciudades no están pensadas para las actividades domésticas. La separación del uso de la tierra, las redes de tránsito limitadas y desconectadas, la falta de banquetas, la escasez de baños públicos, la ineficiencia del transporte público y la poca accesibilidad que éste ofrece son algunos de los impedimentos que las mujeres enfrentan (Loukaitou-Sideris, 2020; Knoll y Schwaninger, 2020; Greed, 2020). Todo esto restringe en tiempo y distancia los viajes de las mujeres, sobre todo si no se cuenta con un automóvil para hacerlo (Loukaitou-Sideris, 2020; Greed, 2020). Así, las actividades de cuidado reducen el tiempo que las mujeres pueden dedicar a actividades discrecionales, aumentan el encadenamiento de viajes (viajes cortos para hacer mandados domésticos) y pueden impactar en su acceso a trabajos bien remunerados lejos del hogar (Loukaitou-Sideris, 2020). Las mujeres suelen adaptar sus trabajos fuera de casa a las responsabilidades



domésticas: es más probable que trabajen jornadas parciales, tengan empleos mal remunerados y no ocupen puestos de dirección (Knoll y Schwaninger, 2020).

El género también marca cómo la diversidad de individuos que habitan la ciudad se relacionan entre ellos dependiendo de su expresión de género, es decir, de cómo viven el género. “El género como parte medular de la estructura de la sociedad [...] contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas, [y] se desarrolla a través de prácticas cotidianas incluyendo patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales” (Soto Villagrán, 2017). Por tanto, el control del movimiento y la presencia de las mujeres en espacios públicos refleja y refuerza los patrones de desigualdad entre géneros (Loukaitou-Sideris, 2020). Toro Jiménez y Ochoa Sierra (2016) indican que al reproducir el modelo de la diferencia sexual en las prácticas diarias, esta se vuelve parte orgánica de la vida social, estableciendo patrones de comportamiento percibidos como espontáneos que naturalizan y legitiman la opresión de las mujeres.

### **Violencias, inseguridades y vulnerabilidades**

Las mujeres que ocupan en espacio público siguen siendo vistas como fuera de lugar y su presencia en él es sometido a escrutinio por los elementos de socialización, los medios de comunicación y el sistema judicial, los cuales ejercen el rol de disciplinar sus cuerpos con el objetivo de deslegitimar su presencia allí (Collectiu Punt 6, 2019). Robles Mendoza (2014) expone que las mujeres suelen reportar una mayor vulnerabilidad como consecuencia de la construcción cultural que las muestra como más sensibles y físicamente débiles, en su artículo señala que mientras los hombres basan su miedo al delito relacionado a la pérdida de posesiones, las mujeres lo hacen desde los delitos hacia la persona. Espinoza Ornelas, Moya y Willis (2015) agregan que el miedo a la violación es adquirido por las mujeres por medio del proceso de socialización que les inculca los roles de género tradicionales; un ejemplo de ello es la creencia de que las mujeres son



vulnerables a los ataques si, por ejemplo, salen solas por la noche, reforzando así la idea de que necesitan un acompañante (de preferencia masculino) para transitar por la calle.

Las mujeres suelen presentar niveles más altos de miedo al crimen que los hombres (Espinoza Ornelas, Moya y Willis, 2015) y por lo trabajado en la literatura, esto parece estar fuertemente relacionado con las relaciones de género. En su artículo, Toro Jiménez y Ochoa Sierra (2016) señala que todas las mujeres son víctimas de violación, a pesar de no haberla sufrido, puesto que el temor a que esto suceda dirige a las mujeres a incluir en su comportamiento cotidiano actitudes preventivas sistemáticas. Las autoras también indican que las mujeres que no han sido víctimas de ello muestran ansiedades y miedos similares a quienes sí lo han sido. Espinoza Ornelas, Moya y Willis (2015) agregan que la posibilidad de ser víctimas de este delito es una preocupación constante en la mayoría de las mujeres y exponen que incluso en delitos que podrían no necesariamente involucrar una violación, las mujeres temen que esto ocurra.

Así, Toro Jiménez y Ochoa Sierra (2016) sostienen que, aunque la inseguridad está relacionada con condiciones objetivas, también lo está con representaciones frente a lugares y las posibles consecuencias de estar en ellos; por lo tanto, el miedo es aprendido y cultural: aquello que se presenta como fuente del miedo tiene que ver con la posición del individuo en la sociedad. La distribución de actividades y roles sociales está guiada por la infantilización de las mujeres (dependencia a los hombres); desde niñas se les imparten restricciones del uso del espacio público sin explicarles las razones o enseñarles maneras de defenderse, resultando en un sentimiento de vulnerabilidad (Toro Jiménez y Ochoa Sierra, 2016) y en el reforzamiento de que las mujeres en la calle están fuera de lugar. Esto resulta en la limitación de la presencia de las mujeres en el espacio público; mientras que para las niñas y jóvenes estas restricciones vienen de sus padres o tutores, para las mujeres adultas estos mecanismos son autoimpuestos. Toro Jiménez y Ochoa Sierra (2016) señalan que esta necesidad



de protección doméstica refuerza los estereotipos de vulnerabilidad y los vuelve cíclicos. Loukaitou-Sideris (2020) apunta que estas actitudes trascienden la infancia y se mantienen en la adultez, resultando en la infrarrepresentación y un uso limitado de las mujeres en los espacios públicos.

### ***Estrategias de adaptación***

Toro Jiménez y Ochoa Sierra (2016) apuntan que “vivir con miedo tiene consecuencias en la forma de pensar, de habitar y de usar la ciudad” (p. 81). Soto Villagrán (2017) agrega que el miedo “restringe la movilidad, limita opciones de viaje, influye decisiones de donde trabajar y/o estudiar y reduce el uso de determinados servicios” (p. 128). Y justamente esto lo que se observa que hacen las mujeres derivado del miedo a la violencia en el espacio público, pues estas limitan su autonomía en él, ya sea de manera consciente o inconsciente. Se han documentado una serie de acciones adoptadas por las mujeres con el objetivo de reducir la probabilidad de ser víctima de algún delito en la vía pública. Dichas acciones están orientadas principalmente a prevenir el acoso callejero, el cual es definido por Campos, Falb, Hernández, Díaz-Olavarrieta y Gupta (2017) como cualquier acto o comentarios perpetrados en el espacio público que sea indeseado, amenazante y motivado por el género, incluyendo comentarios sexualmente sugerentes, toques no deseados, invasión del espacio y violación.

Como respuesta a la amenaza de la invasión del cuerpo, ya sea física o simbólica, se desarrollan prácticas para no ser vistas, para no llamar la atención del otro, como adaptar la ropa dependiendo del espacio al que se estará expuesta (Soto Villagrán, 2017), cambiar la manera en la se transita por la calle y hasta abandonar el espacio público. El miedo experimentado se manifiesta en la corporalidad al adoptar rutinas espaciotemporales para hacerle frente que se convierten en hábitos y que llegan a pasar desapercibidos. “Estar alerta” es uno de los mecanismos de protección que primero aparece, es un hábito construido, un estado emocional y un estilo corporal que se va naturalizando, modificando la



relación con la ciudad, con el otro y con una misma (Soto Villagrán, 2017). Con este mecanismo suelen aparecer otras medidas, ya sea de manera consciente o inconsciente, como limitar el tránsito a lugares iluminados y vigilados, evitar aquellos valorados como masculinos (Toro Jiménez y Ochoa Sierra, 2016), reducir los lugares que se visitan, transformar itinerarios, recorridos y horarios por la ciudad, buscar alternativas de rutas más largas y/o medios de transporte más costosos (Espinoza Ornelas, Moya y Willis, 2015; Soto Villagrán, 2017) pero “más seguros”. Adicionalmente, también se han encontrado medidas más extremas como la reclusión hogareña que llegan a limitar los movimientos urbanos (participación social, recreación, el abandono del trabajo o los estudios) (Soto Villagrán, 2017). De esta manera, el miedo a la victimización y a la violencia sexual en el espacio público restringen la movilidad de las mujeres al desencadenar la inhibición conductual y restricción de actividades recreativas y de interacción social, limitando a su vez las opciones de vida que estas tienen (Espinoza Ornelas, Moya y Willis, 2015; Loukaitou-Sideris, 2020).

### **Caso de estudio: vivir como mujer en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM)**

Para aterrizar en la ZMM lo expuesto en el estado del arte y poder conocer los efectos que la cultura regia y el diseño urbano de la ciudad tienen en las vidas de las mujeres es necesario conocer cómo está conformada esta urbe. Primeramente se hará una recopilación de los resultados del diagnóstico del *Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana De Monterrey* (PIMUS-ZMM) para construir a grandes rasgos el panorama de movilidad en esta zona, lo cual servirá para situar el tema de las necesidades y patrones de movilidad de las mujeres. Este documento es la fuente más completa, actual y confiable en materia de movilidad para esta zona, fue elaborado por la consultora Transconsult S.A. de C.V. para el gobierno del Estado y se publicó en enero de 2021. En él se presenta el diagnóstico de la movilidad urbana de la zona hasta esa fecha, así como los objetivos para lograr una movilidad de escala “más



humana”. Sin embargo, en este se evidencia una falta de atención a la diversidad social que conforma la ZMM, de manera que también se omite el estudio de la movilidad desde las diferencias en los estilos de vida presentes en dicha diversidad, los cuales influyen en la diferenciación de las necesidades y los patrones de movilidad de los habitantes.

Posteriormente se analizarán los resultados del *Diagnóstico y documento de programa. Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey* con el objetivo de estudiar las implicaciones de dicha violencia en el espacio público y en la vida de las mujeres. Este es el trabajo que más se aproxima a estudiar los obstáculos que enfrentan las mujeres de la ZMM en su movilidad. Dicho estudio dirige la atención hacia el problema de la violencia sexual en el transporte público y la manera en la que limita la libertad de las mujeres en la ciudad, así mismo, da recomendaciones para que a nivel estatal se trabaje sobre este tema (ONU Mujeres, Estudios y Estrategias Para el Desarrollo y la Equidad e Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019). Sin embargo, por parte del gobierno destaca una falta de atención a la movilidad de las mujeres, lo que invisibiliza sus experiencias y denota la poca importancia que las administraciones estatales le han otorgado al tema.

### **Sobre la movilidad en la ZMM**

La ZMM hace referencia al conjunto de 18 municipios neoloneses caracterizados por su proximidad física y funcional, la cual se manifiesta mediante una débil o nula percepción de fronteras entre ellos: Monterrey, San Pedro Garza García, Santa Catarina, San Nicolás de los Garza, General Escobedo, Apodaca, García, Juárez, Guadalupe, Abasolo, Cadereyta Jiménez, Santiago, Salinas Victoria, Ciénega de Flores, General Zuazua, Pesquería, Hidalgo y el Carmen (Transconsult, 2021). La población total de este conjunto de municipios alcanza



los 5,341,085, convirtiendo a la ZMM en la segunda más poblada del país (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2021).

Llama la atención que la ZMM es una ciudad para autos. Una persona viaja en promedio 2.2 veces al día y diariamente se realizan 11.3 millones de viajes, la mayoría de ellos en automóvil (46%), le siguen el transporte público (20%), el traslado a pie (19%) y los taxis tradicionales, de plataforma (6%), el transporte de personal (5%), el transporte escolar, la bicicleta (0.8%) y la motocicleta (0.8%). Adicionalmente, en algunas partes de la ciudad aún se utilizan carretas tiradas por caballos como medio de transporte. El parque vehicular de 2019 se estimó en 2.2 millones de vehículos, del cual 90.1% son automóviles y camionetas, 3.4% camiones unitarios, 3% autobuses y 2.4% motos, el resto son camiones de carga. Destaca que por cada automóvil privado los ocupantes varían entre 1.12 y 1.15. Esta ineficiencia en la ocupación contribuye al tráfico, sobre todo en las horas pico. Estos lapsos concentran el 25% de los viajes diarios y la velocidad promedio en ellos es de 25.7 km/h. En dicho periodo, el tiempo promedio de viaje en automóvil es de 33 minutos, 68 minutos en transporte público y 14 a pie. A continuación se presentarán algunos puntos clave que han contribuido a que el medio de transporte preferido de los regiomontanos<sup>1</sup> sea el automóvil.

La oferta de transporte público está conformada por camiones de pasaje tradicionales (80%) y por sistemas masivos e integrados: 3 líneas de metro, metrobus, metroenlace, ecovía y transmetro (20%; Transconsult, 2021). Estos últimos están a cargo del gobierno del estado. Las rutas tradicionales son administradas por permisionarios y concesionarios. Los primeros son agrupaciones de personas físicas (sindicales principalmente) que adquieren el permiso para operar una sola ruta. Estas rutas se caracterizan por cubrir la periferia de la ZMM y no respetar los reglamentos establecidos. En cambio, los concesionarios son empresas a cargo de varias rutas, sus rutas son manejadas por choferes formalmente empleados y cuentan con una mayor regulación y



organización (uniformes, reglamentos, controles periódicos) que contribuyen a mostrar orden en imagen corporativa de la empresa (ONU Mujeres et. al, 2019).

A pesar de que el transporte público en conjunto cubre casi totalmente la red de vías primarias y colectoras (Transconsult, 2021), trasladarse haciendo uso de este medio no es sencillo. En primer lugar se encuentra la mala planeación de las rutas, existen puntos iniciales y finales que son casi imposibles de recorrer en transporte público. También contrasta la gran cantidad de autos (con baja ocupación dentro de ellos) con la insuficiente oferta del transporte público ante la demanda que se presenta en las horas pico (Transconsult, 2021). Le sigue la dificultad para planear los viajes. En contraste con otras ciudades que integraron sus rutas de transporte a Google Maps o que cuentan con plataformas dedicadas a dicha tarea, para la ZMM solamente existe una página en la que se muestran las rutas de los camiones de pasaje pero esta no muestra los horarios en los que los camiones pasan por x punto, no informan el tiempo aproximado de viaje y no se pueden simular conexiones con otros transportes (metro, metrobus, entre otros). Y por último están las malas condiciones y las irregularidades propias de ciertas rutas urbanas.

La movilidad por otros medios tampoco es muy accesible. Por el lado de los taxis de aplicación, estos convienen siempre y cuando los trayectos no sean muy largos, de lo contrario, la tarifa se eleva considerablemente (un viaje de 21 km puede llegar a costar \$300 mxn). Si lo que se desea es caminar, los principales impedimentos son las temperaturas extremas de la ciudad: 35-40°C la mitad del año y hasta los 0°C en algunos meses de invierno, los altos índices de inseguridad, la falta de arborización en muchas de las vialidades de la ciudad y la mala calidad de la infraestructura peatonal: únicamente el 32% de la red de aceras cumplen con la Norma Técnica Estatal de Aceras y solo el 15% de esta cuenta con rampas de acceso universal (Transconsult, 2021).



En una ciudad donde el 44% de los viajes se realizan por motivos de trabajo, otro punto destacable es distribución de las viviendas contra la de los empleos. De 2010 a 2019 la mancha urbana creció sin una verdadera planificación territorial, expandiéndose hacia las periferias. Por otro lado, la mayor parte de los empleos se concentran en Monterrey y San Pedro, a estos le siguen San Nicolás, Guadalupe y Apodaca (Transconsult, 2021). Esta alta concentración de empleos en solo 5 municipios significa que gran cantidad de habitantes tiene que trasladarse desde las orillas de la ZMM solamente para llegar a su trabajo, aparte están el resto de los viajes que pueden varían en frecuencia y distancia. Los viajes no obligatorios, asociados más al disfrute de la ciudad, llegan a ser cancelados debido al tedio que representa moverse a través de una ciudad con una movilidad tan caótica. Todas estas condiciones, comparadas a la comodidad que ofrece desplazarse en un auto propio, hacen que el transporte preferido en la ZMM sea el automóvil.

Aquí comienzan a notarse las desigualdades sociales, adquirir un automóvil es algo que no todas las personas pueden permitirse y a pesar de que Monterrey es famosa por sus altos índices de calidad de vida, esta ciudad alberga grandes desigualdades socioeconómicas y de género. Aunado a esto, en el Sur Global el número de mujeres que posee un automóvil y cuenta con licencia de conducir es significativamente menor que el de los hombres (Loukaitou-Sideris, 2020).

Así, quien no puede costear el transporte en automóvil viaja en condiciones bastante incómodas debido a que las unidades van llenas a su máxima capacidad en las horas pico, la precariedad de algunas de las unidades, la falta de infraestructura para personas con problemas de movilidad, unidades que faciliten viajar con paquetes, así como los transbordos que deben hacerse para llegar al destino. El primer factor es especialmente problemático para las mujeres pues la proximidad entre los cuerpos aumenta las probabilidades de ser acosadas sexualmente, complica el viaje de mujeres embarazadas o con alguna limitación física, dificulta el traslado acompañado o acompañando y entorpece viajar con



paquetes, compras u objetos dedicados a las personas con las que viajan (pañaleras, mochilas, carriolas). Esto último es relevante pues las grandes concentraciones de gente aumentan las posibilidades de que las personas que viajan acompañadas y quienes acompañan sean separadas al momento de descender de las unidades debido a que alguno de ellos no logre bajar a tiempo. Así mismo, al ser las mujeres quienes principalmente atienden las tareas domésticas, son ellas las que mayormente transportan las compras y los objetos de cuidado ya mencionados.

La oferta insuficiente de transporte público también significa mayores tiempos de espera en ciertos puntos ya que al ir las unidades a su máxima capacidad les es imposible recoger más pasaje. Esto se traduce en mayores tiempos de traslado pues, previendo este tipo de situaciones, se procura un “colchón” de tiempo que permita llegar al destino puntualmente. Esta mayor inversión de tiempo significa recortar las horas dedicadas a actividades discrecionales, de descanso y de participación ciudadana. Todo lo anterior se potencia si se combina con las labores domésticas, las mujeres que trabajan fuera de casa llegan a hacerse cargo de la propia (aunque contraten a una empleada doméstica), lo que reduce aún más el tiempo que tienen disponibles para actividades no laborales, incluso afectando su salud.

Por otra parte, regresando a la movilidad peatonal, se encontró que las mujeres realizan el 47% de los viajes totales en la ZMM, trasladándose especialmente a pie, ya sea por acompañamiento, compras, estudio o trabajo. Se documentó que los viajes duran en promedio 14.5 minutos y 827 m. (Transconsult, 2021), si bien esto puede no parecer mucho, si se consideran las condiciones peatonales expuestas anteriormente podemos imaginar que estos viajes cortos tienen el potencial de volverse bastante complicados. Si se piensa en que dichos traslados se hacen de manera rutinaria, teniendo que soportar el calor extremo, cargando paquetes o bolsas, cuidando a otras personas, desplazándose con carriolas, sillas de ruedas, muletas, etc. se evidencia el grado de dificultad que se



enfrenta en la vida diaria y que afecta de diversas maneras la forma de vivir la ciudad. Se destaca el desgaste corporal (por estrés, agotamiento, golpe de calor, traslado de carga pesada), la inversión de tiempo adicional para buscar rutas más seguras o cómodas para transitar, el sorteo de obstáculos y la posibilidad de ser víctima de un delito (esto se abordará más adelante).

El estudio no proporciona más datos sobre la movilidad de las mujeres, por lo que se hace un llamado a analizar cómo las mujeres se mueven a través de la ZMM. Esto es importantísimo si se desea transformar el sistema de transporte humano utilizando una visión “más humana”. Primeramente es importante conocer más a fondo las dinámicas sociales presentes en esta urbe: las diferencias entre los estilos de vida de ciertos municipios y colonias con datos segregados por género y cómo esto afecta su movilidad; la manera en la que la cultura regia influye en la movilidad de las mujeres de la ciudad; los municipios en los que mayormente trabajan las mujeres vs los municipios en donde mayormente residen, y derivado de esto, de dónde parten las mujeres y hacia dónde van, por qué, de qué manera, con qué dificultades, acompañadas o solas, etc.

En términos de corporalidad también es importante conocer la manera en la que la infraestructura urbana está limitando el movimiento de las mujeres, tema que poco se aborda en los pocos estudios de movilidad disponibles para la ZMM. Un ejemplo de ellos son los baños públicos. Las mujeres que menstrúan, las que se trasladan con personas a su cuidado y las adultas mayores tienen necesidades específicas en términos de baños públicos, la ausencia de estos en la urbe, el mal estado, la mala higiene o que se encuentren en lugares muy oscuros presentan limitantes para que las mujeres puedan transitar libremente y por periodos prolongados a través de la ciudad. Otro punto importante sería estudiar cómo viven la ciudad aquellas personas que son etiquetadas como mujeres pero que esta etiqueta está en disonancia con su identidad de género, tal como las personas no binarias y los hombres trans.



## Violencia sexual en el espacio público de la ZMM

Si bien a las cuestiones presentadas anteriormente les subyacen dinámicas sociales que se sobrepone entre sí, especialmente cuando son aplicados al contexto de las mujeres, entender sus causas y atenderlas es algo que se puede lograr a través de la investigación, planeación y coordinación efectiva entre las partes interesadas. Sin embargo, las violencias y vulnerabilidades asociadas al género presentes en la ciudad son mucho más complejas y difíciles de abordar de manera práctica. Como ya se mencionó, la creencia de que las mujeres pertenecen al ámbito privado y a sus actividades influye fuertemente en el rechazo que estas experimentan al incorporarse a la vida pública. Entre las manifestaciones de dicho rechazo se encuentra la naturalización de la violencia sexual en sus diversas modalidades. En el estudio realizado por ONU Mujeres et. al (2019), el cual incluyó grupos focales de hombres y mujeres de la ZMM, la tendencia por parte de los hombres fue minimizar o desconocer que la violencia sexual en el transporte público constituyera un problema grave, llegando a justificarla dependiendo de las características físicas de las mujeres.

Este tipo de opiniones pone de manifiesto las diferencias en los comportamientos y la corporalidad que “debe” estar presente entre hombres y mujeres en el espacio público. Algunos de los participantes manifestaron que las mujeres “buscaban” el acoso sexual al ir vestidas de cierta manera, pero ninguno opinó sobre la manera en la que los hombres deberían estar vestidos en la vía pública. Además, muchos de ellos coincidieron en que la violencia sexual está relacionada a la visión que muestra a las mujeres como objeto de dominación para los hombres (ONU Mujeres et. al, 2019). Es decir, si las mujeres desean tomar parte del espacio público deben hacerlo sin llamar la atención de los otros o aceptando la dominación por parte de los hombres. Estos pensamientos evidencian la diferencia que se concibe entre el derecho a habitar la ciudad para hombres y mujeres. Mientras que los hombres que cumplen con aquellas características<sup>2</sup> que “debe” tener un hombre pueden transitar libremente en la



ciudad, sin importar su vestimenta u horario, sin miedo de ser víctimas de violencia sexual, para las mujeres es todo lo contrario.

ONU Mujeres et. al (2019) estudiaron el problema de la violencia sexual en el transporte público y encontraron que para la gran mayoría de las mujeres el miedo a estas prácticas es una vivencia diaria: 78.7% de las mujeres consideró el transporte público como el lugar más inseguro y 77.8% de ellas temía ser agredida sexualmente al utilizarlo. Estos miedos no carecen de fundamento, el estudio arrojó que 91.6% de las usuarias han enfrentado la violencia sexual en el transporte público por lo menos una vez en su vida y demostró que un amplio porcentaje de ellas la experimenta de manera sistemática: más del 50% la ha vivido en más de cuatro ocasiones.

Según las encuestadas, la violencia sexual experimentada cotidianamente se vive a través de prácticas que van desde comentarios de connotación sexual hasta la violación. Mientras que las mujeres mayores consideraron al taxi como el medio de transporte más inseguro (por ir solas con el chofer), la mayoría de las jóvenes percibieron el camión como el medio más inseguro debido a las aglomeraciones, la falta de regulación y de personal de seguridad, especialmente en las rutas a cargo de permisionarios debido a la mala iluminación y la precariedad dentro de estas; también destacaron que el metro en horas pico es un espacio de riesgo. No obstante, se destacó que las prácticas de violencia sexual también se presentan constantemente en las conexiones entre transportes: los trayectos caminados, las paradas del camión y las estaciones del metro, transmetro y ecovía. Esto dirige la atención a un déficit en la articulación de densidad poblacional y el trazado de rutas y frecuencia horaria, pues como ya se mencionó, es común pasar amplios periodos esperando el camión, además, muchas de las paradas y estaciones están alejadas entre sí y ubicadas en zonas lejos de viviendas y con poca iluminación (ONU Mujeres et. al, 2019).



Si bien se reconoce que cualquier mujer es víctima potencial de violencia sexual en el transporte público, se analizó que la superposición de diversos factores de desigualdad y discriminación resultan en una mayor vulnerabilidad ante estas situaciones. Entre ellas se encuentran quienes tienen menos alternativas a este transporte: las mujeres de bajos recursos que además lo utilizan por las noches o de madrugada (probablemente porque al vivir más lejos de sus destinos salen más temprano y regresan más tarde) y requieren caminar largos trayectos para acceder a él; las empleadas domésticas que trabajan en colonias de niveles socioeconómicos altos donde el transporte público es escaso o inexistente; las obreras industriales que viajan muy temprano o muy tarde y cuyo trabajo se ubica en las periferias con precariedad de servicios urbanos; las adolescentes, debido a que en ocasiones no reconocen que están viviendo acoso, porque los hombres las perciben como indefensas y por la sexualización masculina asociada al cuerpo “virgen”; las inmigrantes ya que desconocen la ciudad y las rutas de transporte; y las mujeres con discapacidad debido a las limitaciones de movilidad y autodefensa asociadas a ello (ONU Mujeres et. al, 2019).

Así como cualquier mujer puede sufrir acoso, las participantes del estudio señalaron que cualquier hombre es un potencial agresor sexual, por lo que están alerta cada que un hombre está cerca de ellas en la vía pública. Además, despliegan diversas estrategias de protección: estar a la defensiva, portar instrumentos para defenderse, restringir sus horarios de trayectos, procurar compañía en la vía pública tanto como sea posible, limitar su derecho a movilizarse de forma autónoma, entre otros. Destaca que las participantes no incluyeron la denuncia ante la justicia como una manera de afrontar la violencia sexual en este transporte. No obstante, algunas mujeres, sobre todo jóvenes y estudiantes, manifestaron su derecho a utilizar el espacio público y se declararon resistentes frente a este tipo de agresiones, por lo que no limitan sus libertades a



causa del miedo y denuncian cuando viven o atestiguan esta violencia (ONU Mujeres et. al, 2019).

Este estudio es un primer paso muy importante para visibilizar la violencia sexual en la ZMM, su naturalización, el miedo a ser víctima de ella por parte de las usuarias del transporte público, así como las consecuencias que este tiene en su vida cotidiana. Como ya se mencionó, los estudios y los datos en esta materia son escasos, por lo que el siguiente paso sería estudiar la violencia sexual en la vía pública en general y no solo en el transporte público, la violencia sexual en la familia y la esfera privada, y sus respectivos efectos en la esfera pública. Así mismo, es importante investigar más a fondo las maneras en las que el miedo a la violencia sexual afecta la vida de las mujeres en la ZMM: ¿han rechazado oportunidades laborales, educativas, etc. a causa del miedo? ¿de qué manera influye en su participación social?, ¿qué efectos psicológicos tiene en las mujeres?, ¿cómo perciben la violencia sexual las mujeres que no utilizan con frecuencia el transporte público? entre otras preguntas relevantes.

## Conclusiones

El diseño de la ciudad, así como su estructura social y física, en combinación con el contexto social e individual de las personas influyen directamente en cómo se mueven estas por la ciudad. A su vez, las posibilidades de movilidad que se tengan repercuten directamente en la calidad de vida ya que la movilidad es la puerta al disfrute de la ciudad y a lo que esta ofrece. En este sentido, el desplazamiento sin impedimentos representa libertad, privilegio y poder. No obstante, diversos grupos sociales han visto obstaculizada su movilidad a través de la ciudad. Entre estos destacan las mujeres, las cuales han sido excluidas de los espacios públicos por medio del hostigamiento, la violencia sexual y la ausencia de infraestructura que satisfaga sus necesidades de movilidad. Derivado de su rol tradicional de cuidadoras y su corporalidad, las mujeres tienen



necesidades y patrones de movilidad particulares, las cuales han sido ignoradas o no comprendidas por quienes diseñan las ciudades.

La infraestructura de la ZMM dedicada al traslado en auto es una manifestación de la falta de atención a los patrones de movilidad de las mujeres. En general, las mujeres suelen viajar mayormente a pie o en transporte público, acompañadas o con personas a su cuidado y cargando bolsas, paquetes o carriolas. El sistema de transporte público en la ZMM es poco accesible, poco eficiente, inseguro y su oferta no satisface la demanda en las horas pico. Por otra parte, la movilidad peatonal tampoco es una buena opción debido al clima extremo propio de la región, la inseguridad, la falta de arborización en la vía pública y la mala infraestructura peatonal. Todo esto obstaculiza que las mujeres gocen de una movilidad de calidad que les permita llegar a sus destinos sin invertir tiempo innecesario en el traslado. Este tiempo adicional viene de sacrificar aquellas actividades que no son concebidas como responsabilidades, tales como el ocio, el descanso, la participación ciudadana e incluso la salud.

El cuerpo es pieza clave en el tema de movilidad ya que este configura los movimientos cotidianos y por tanto es clave para comprender la experiencia diaria de las personas. Así mismo, el cuerpo no es neutro, en él se materializan las formas de vivir el género y las jerarquías sociales. En este sentido, el cuerpo de las mujeres es especialmente problemático en el espacio público. Al movilizarse por la ciudad las mujeres también se mueven en su cuerpo, el cual es percibido y monitoreado por los otros en la ciudad. Se encontró que en la ZMM el cuerpo de las mujeres es concebido como un espacio de dominación por parte de los hombres, los cuales llegan a justificar la violencia que estas viven en el espacio público por su aspecto físico o la manera en que van vestidas. Se observó que mientras los hombres minimizan o desconocen la violencia sexual vivida en el transporte por las mujeres, para ellas esta es una problemática a la que deben enfrentarse todos los días y que les obstaculiza apropiarse del espacio público de la misma manera que lo hacen la mayoría de los hombres. Para evitar ser víctimas



de esta violencia toman acciones que van desde estar alerta cada que un hombre se les acerca en el transporte público hasta restringir su movilidad por la ciudad, renunciando también a algunas de las oportunidades que esta ofrece.

Se detectó en la ZMM un gran vacío de información en el tema de movilidad. Los datos existentes son muy generales y no permiten visualizar cómo se moviliza la diversidad poblacional de la urbe y mucho menos conocer los efectos que el diseño de la ciudad y la cultura regia tienen en su movilidad y por tanto, en su calidad de vida. La movilidad de las mujeres ha sido poco estudiada y sus necesidades en este sentido son desconocidos o simplemente ignorados en el nuevo plan de movilidad. Por esta razón se exhorta a la investigación en esta materia y la aplicación de los resultados en la planeación de la ciudad, de lo contrario, la movilidad digna y las amenidades de la ciudad seguirán siendo para quien puede costear un automóvil.

## Notas

1. Gentilicio de la ciudad de Monterrey y de la ZMM
2. Es importante no invisibilizar la violencia vivida por hombres que forman parte de la comunidad LGBTQ+

## Bibliografía

- Campos, P. A., Falb, K. L., Hernández, S., Díaz-Olavarrieta, C., y Gupta, J. (2017). Experiences of street harassment and associations with perceptions of social cohesion among women in Mexico City. *Salud Pública De México*, 59(1), 102-105. doi:10.21149/7961
- Collectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona, España: Virus Editorial i Distribuidora.



- Espinoza Ornelas, R., Moya, M., y Willis, G. B. (2015). La Relación Entre el Miedo a la violación y el sexismo benévolo en una muestra de Mujeres de Ciudad Juárez (México). *Suma Psicológica*, 22(2), 71-77. doi:10.1016/j.sumpsi.2015.09.001
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Censo de Población y Vivienda 2020.
- Knoll, B., y Schwaninger, T. (2020). Gendered mobility patterns of carers in Austria. En S. D. Inés y M. Neuman (Eds.), *Engendering cities: Designing sustainable urban spaces for all* (pp. 19-38). New York, NY: Routledge
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment and Urbanization*, 25(1), 47-63. doi:10.1177/0956247813477810
- Loukaitou-Sideris, A. (2020). A gendered view of mobility and transport: Next steps and future directions. En S. D. Inés y M. Neuman (Eds.), *Engendering cities: Designing sustainable urban spaces for all* (pp. 19-38). New York, NY: Routledge.
- Muxí, Z. (2020). Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la ciudad desde una realidad con espejismos. En *Sobre el derecho a la ciudad* (pp. 119-131). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- ONU Mujeres, Estudios y Estrategias Para el Desarrollo y la Equidad, e Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2019). Diagnóstico y documento de programa. Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: área metropolitana de Monterrey. ONU Mujeres. Recuperado el 3 de mayo de 2021, de <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/diagnostico%20y%20programa%20ciudades%20seg%20monterrey-amm.pdf?la=es&vs=1435>.
- Robles Mendoza, A. L. (2016). Miedo en Las calles: Principal emoción de la inseguridad pública delictiva. Un estudio criminológico y de género. *REVISTA IUS*, 8(34), 81-100. doi:10.35487/rius.v8i34.2014.123



- Soto Villagrán, P. (2017). 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*, (16), 127-146. doi:<https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>
- Toro Jiménez, J., y Ochoa Sierra, M. (2017). Violencia de género y Ciudad: Cartografías Feministas del temor y el miedo. *Sociedad Y Economía*, (32), 65-84. doi:[10.25100/sye.v0i32.3878](https://doi.org/10.25100/sye.v0i32.3878)
- Transconsult. (2021). Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana De Monterrey. Documento ejecutivo. Recuperado el 3 de mayo de 2021, de <https://www.nl.gob.mx/publicaciones/documento-ejecutivo-pimus>
- Wittig, M. (2006). *El pensamiento heterosexual y otros ensayos*. Madrid, España: Egales Editorial.

