



LAS EXPERIENCIAS EN LOS TRAYECTOS COTIDIANOS DE MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE CULIACÁN

Michelle Leyva Iturrios

Facultad de Estudios Internacionales y Políticas Públicas

Universidad Autónoma de Sinaloa

Michelle_leit@hotmail.com

Resumen

El propósito de este artículo es analizar algunas de las representaciones de violencia en los trayectos en el transporte público en la ciudad como producto de las dinámicas urbanas y bajo el contexto de la experiencia cotidiana de algunas mujeres y los escenarios que la violentan, a fin de establecer algunos elementos que permitan crear un acercamiento a la problemática desde la perspectiva propiamente de las mujeres, referido en la forma como ellas sienten, simbolizan, perciben o viven esa violencia. Los resultados de esta investigación que aquí se muestran son parte de un análisis más extenso sobre la violencia hacia las mujeres en Culiacán Sinaloa.

Palabras clave: mujeres, violencia, ciudad, movilidad, inseguridad.

EXPERIENCES IN THE DAILY JOURNEYS OF WOMEN IN PUBLIC TRANSPORTATION IN THE CITY OF CULIACÁN

Abstract

The purpose of this article is to analyze some of the representations of violence during public transportation in the city as a result of urban dynamics and within the context of the everyday experiences of some women and the scenarios that cause violence. This is in order to establish some elements that allow for an approach to the problem from the perspective of women, specifically the way they feel, symbolize, perceive, or experience this violence. The results of this research presented here are part of a broader analysis of violence against women in Culiacán, Sinaloa.

Keywords: women, violence, city, mobility, insecurity.



1. INTRODUCCIÓN

Este artículo es producto de un proyecto de investigación más extenso, “Culiacán y violencia contra la mujer, desde la cotidianidad y urbanización”, que busca, a partir de los aportes teóricos y metodológicos analizar la intensificación de la violencia en Culiacán desde el modelo de urbanización que se ha adquirido en las últimas décadas, enfocándose en la violencia de género, a partir de las múltiples manifestaciones que adquiere en los espacios públicos, privados y de cotidianidad.

De tal manera el presente apartado exhibe los tipos de violencia y percepciones de la experiencia como usuarias del transporte público, haciendo énfasis en la relación entre víctima/agresor, así como de las diversas expresiones, sentimientos y percepciones que se asumen las mujeres para reconstruir socioespacialmente los escenarios generalizados en donde se reconfiguran las experiencias ejercidas de desigualdad, dominación, inseguridad, vulnerabilidad y temor.

La información presentada exhibe un amplio espectro en los mecanismos con los que se resta, intimida, atormenta y violenta a algunas mujeres. Dichas mujeres comparten los trayectos realizados en el transporte público por la ciudad, bajo una tensión y alerta constante, naturalizada, donde la otredad crea un control sobre este escenario y las minimiza hasta lograr ejercer violencia. Los contextos en los que los desplazamientos son realizados son reconfigurados para muchas mujeres como: violentos e inseguros. De tal forma, en temática del derecho a la ciudad, y en particular, al de la movilidad, se reafirma que las conductas de los usuarios de los modos de transporte están diferenciadas por género y el disfrute que debería ser igual y justo queda comprometido.

2. MUJERES Y VIOLENCIA COTIDIANA EN LA MOVILIDAD UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA

La violencia hacia las mujeres en la mayoría de las sociedades emplea diversas expresiones, incluyendo aquellas expuestas al usar algún medio de transporte, y al transitar a pie. Algunos teóricos como Cabo (1995), Díaz Muñoz & Jiménez Gigante (2003), Díaz & Rojas (2017), Falú & Rainero (1995) y Falú (2009), plantean que los desplazamientos de las mujeres en las ciudades son desiguales al de los hombres. Los desplazamientos de las mujeres se identifican por ser en multidestino, es decir, algunas de ellas no sólo se mueven de la casa al trabajo, como lo hacen la mayor parte de los hombres; más bien, hacen diversos viajes derivados en gran escala de su rol en el hogar y cuidados familiares.

Los patrones de la movilidad de las mujeres podrían exhibir una mayor complejidad en los propósitos, trayectorias y coberturas territoriales. Así, la desigualdad de viajes entre mujeres y hombres expone diferenciaciones en términos de apreciación de factores como tiempo, distancia y seguridad (Nava & Ramírez, 2024).



Las particularidades de las formas y medios de movilidad, calidad y costo, en correlación con la seguridad que otorgan, son compuestos como aspectos nodales condicionantes de la calidad de los viajes, así como también el nivel de justicia o desigualdad de géneros. Las prácticas de violencia en los espacios de movilidad configuran una limitante significativa para ejercer la libertad de movilidad de las mujeres.

Las situaciones distintivas en la movilidad son representadas de manera general en dos vertientes, en el primero incluidos los elementos de habitabilidad en el ámbito social y espacial, y en un segundo se enmarcan las desigualdades sociales y económicas, conforme a su ordenación cada una provoca divisiones con las que se generan escenarios de segregación y exclusión.

La necesidad de moverse que tienen las mujeres, se conforma a partir de que requieren realizar sus desplazamientos (compras, escuela de hijos, trabajo, cuidados), los horarios de traslado, así como el modo de transporte (SEMOVI, 2019).

La calle y el transporte público son escenarios en que se ejercen diversas formas y acciones de violencia contra algunas mujeres, y en los que se emiten con más frecuencia reportes de acciones de agresiones y hostigamiento de carácter sexual, siendo desde agresiones físicas y verbales, expresiones sexuales, manoseos, violaciones y en los casos más atroces el feminicidio. Panorama que, relacionado con la percepción de inseguridad de las mujeres en estos espacios, hace parte de la violencia hacia las mujeres de distintas tipologías como: psicológica, física y sexual y modos tales como: laboral, institucional y feminicida.

El análisis de la elección del medio de transporte como forma de moverse de las mujeres y los hombres, muestra que las mujeres usan en mayor medida del transporte público y estas efectúan un mayor número de desplazamientos a pie (Olmo & Maeso, 2013).

Zúñiga (2014), en su estudio establece que las mujeres narraron relatos para referir que las formas de violencia que las mujeres sufren durante el trayecto en el transporte público son en gran parte debidas a la ineficiencia en el servicio, refiriendo que, si no se cuenta con auto privado, deben usar variadas rutas para lograr llegar a su destino lo cual las expone a mayores riesgos.

La violencia hacia las mujeres en el transporte ha creado en muchas de ellas una mayor desprotección en el momento de regresar a casa de noche o solas. En Londres en el 2016 se inició una campaña de socialización sobre cómo las mujeres son acosadas en el transporte público cuando viajan solas, y no se trataba únicamente de un horario nocturno, debido a que mayormente los hechos sucedían a horas pico de la mañana o de la tarde. Formándose un efecto generalizado de desprotección, puntualizado mayormente en un horario nocturno (Report it to Stop it, 2016).

También Francia en el 2015 adoptó una planeación contra toda forma de violencia ejercida en los transportes públicos denominado como “Plan nacional en contra del acoso sexista y de las violencias sexuales en los transportes públicos”, donde se incluyen 12 diferentes medidas de prevención y acción (Cantón, 2015).



Mujeres y hombres usan el transporte público de distinta forma y el trabajo de cuidados y del hogar es una de las determinantes en la diferencia. Por ejemplo, las mujeres que son mamás y trabajadoras a su vez, antes de llegar a su empleo pasan a la guardería o a la escuela y al terminar su jornada recogen a sus hijos o hijas. Algunas de ellas también salen del trabajo y van al supermercado, a un curso, de compras o hacer algo de su interés. Por ello es mayor la vulnerabilidad que presentan a sufrir algún tipo de violencia como el acoso sexual en esos trayectos.

Los tipos de acoso que sufren algunas mujeres en el transporte público son: silbidos, besos, gestos con la mano, expresiones, sonidos, toqueteos, alusiones personales o sexuales directas o indirectas a su cuerpo, miradas insinuantes, arrinconamiento y fotografías sin su consentimiento, hasta intimidación y acoso verbal, masturbación, exhibicionismo, acecho y persecución de la víctima fuera de la zona del transporte público (Gasman, 2020).

En la movilidad cotidiana y los desplazamientos de las mujeres, también se perciben variaciones, agrupadas en cuatro categorías: sociales (usuarios), económicas (modos de movilidad, costos y accesibilidad), espacio construido (diseño urbano, equipamiento y accesibilidad) y percepciones (inseguridad, miedo, violencia, y calidad de vida) (Lindón, 2020).

Borja & Muxí (2000), señala que, como parte de la vulnerabilidad de las mujeres al moverse por la ciudad, existe una correlación entre la dimensión temporal y territorial de la ciudad, debido a que los espacios modifican sus significados con respecto a los tiempos y forma de moverse diariamente. Así aumenta la impredecibilidad, ya que la variación de los tiempos y espacios suele producir actividades que no son previsibles.

3. METODOLOGÍA

La presente investigación es empírica, pues tiene como propósito analizar el problema de la violencia sobre las mujeres en Culiacán y encontrar ciertas regularidades en la forma en que se manifiesta este fenómeno en la ciudad, así como profundizar en las experiencias de cómo viven las mujeres la violencia en distintos momentos y espacios urbanos. Para lograr estos propósitos se recurrió al uso de metodologías cuantitativas y cualitativas, por lo que el diseño de investigación fue mixto.

De esta forma, los datos cuantitativos permitieron conocer la incidencia de la violencia en Culiacán, mientras que las descripciones cualitativas dieron cuenta de la percepción de la inseguridad en la ciudad de Culiacán, así como la respuesta de las mujeres frente a la violencia. El marco teórico permitió entender cómo se ha explicado el problema de la violencia desde distintas teorías. En la figura siguiente se muestra el diseño que se implementó para esta investigación.

Figura 1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Objetivo	Categoría	Técnicas	Instrumento	Población/ Datos	Unidad de análisis
Conocer la percepción de las mujeres sobre los factores de vulnerabilidad y violencia que inciden sobre ellas en la ciudad de Culiacán.	Vulnerabilidad y violencia	Conocer la percepción de las mujeres sobre los factores de vulnerabilidad y violencia que inciden sobre ellas en la ciudad de Culiacán.	Entrevista no estructurada	Conocer la percepción de las mujeres sobre los factores de vulnerabilidad y violencia que inciden sobre ellas en la ciudad de Culiacán.	Vulnerabilidad y violencia
Conocer la percepción de las mujeres sobre los factores de vulnerabilidad y violencia que inciden sobre ellas en la ciudad de Culiacán.	Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM)	Encuestas dirigidas a víctimas de violencia.	Cuestionario	Mujeres de la ciudad de Culiacán que han sufrido o no actos de violencia.	Mujeres del grupo poblacional mayores de 18 años de edad.
Caracterizar las formas de apropiación del espacio público por diferentes actores sociales y la emergencia de espacios de inseguridad y violencia, por zonas y tipos de agresiones.	Geografía de la violencia hacia las mujeres	Georreferenciación de violencia	NA	1. Datos de la secretaría de seguridad pública y tránsito municipal, secretaría de las Mujeres (SEMMUJERES), Instituto Municipal de las Mujeres (IMMujeres) y Construyendo espacios de Paz. 2. Bases cartográficas bases del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán (IMPLAN).	Violencia hacia las mujeres en espacios abiertos de la ciudad de Culiacán.
	Violencia y espacio urbano	Georreferenciación percepción de violencia hacia las mujeres	N/A	Mujeres de la ciudad de Culiacán que han sufrido o no actos de violencia.	Violencia hacia las mujeres en espacios abiertos de la ciudad de Culiacán

Fuente: Elaboración propia a partir de Avendaño (2016) y Barinas (2014).

Para la recolección de datos cuantitativos, se elaboró la encuesta denominada: Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), donde se buscó generar información que permita comprender el fenómeno de la violencia hacia las mujeres en la ciudad de Culiacán efectuada dentro(hogar) y fuera (espacio público).

Esta se aplicó a 70 número de mujeres procedentes de las siguientes colonias de Culiacán: Alturas del Sur, Antonio Toledo Corro, Bugambilias, El Barrio, Guadalupe Victoria, Infonavit Barrancos, Infonavit Humaya, Lázaro Cárdenas, Loma De Rodríguez, Los Angeles, Rosario Uzarraga y Universitaria.

Las colonias donde se aplicó el instrumento fueron seleccionadas según la actividad delictiva entre el 2015 y el 2020 que han presentado de acuerdo con datos de la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (SSPYT), aspectos demográficos como: población de mujeres por colonia, población de mujeres de 18 y más, Población Económicamente Activa (PEA) mujeres, total de hogares de mujeres por colonias, jefas de hogar por colonias y aspectos urbanos como año de aprobación de colonia, clasificación de la zona, tipología de las



viviendas y marginación y pobreza, las cuales se describen a continuación en las figuras 2 y 3:

Figura 2. ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS

SECTOR	COLONIA	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN MUJERES	POBLACIÓN 18 Y MAS MUJERES	MUJERES PEA	TOTAL HOGARES	JEFAS DEL HOGAR
21 DE MARZO	ALTURAS DEL SUR	21182	10860	6786	4455	6337	2393
LAZARO CARDENAS	ANTONIO TOLEDO CORRO	7614	3903	2769	1737	2033	953
AEROPUERTO	BUGAMBILIAS	2925	1495	1201	672	879	281
EL BARRIO	EL BARRIO	4079	2010	1413	758	1007	323
HIDALGO	GUADALUPE VICTORIA	12040	6224	4709	2584	3289	1346
BARRANCOS	INFONAVIT BARRANCOS	11752	6138	4609	2974	3369	1173
HUMAYA	INFONAVIT HUMAYA	7860	4196	3394	2127	2515	1117
LAZARO CARDENAS	LAZARO CARDENAS	13985	7231	5227	2947	3708	1635
6 DE ENERO	LOMA DE RODRIGUERA	5240	2545	1704	950	1227	372
LOS ÁNGELES	LOS ÁNGELES	9251	4771	3146	2236	2615	905
VILLA UNIVERSIDAD	ROSARIO UZARRAGA	3309	1698	1162	674	828	337
VILLA UNIVERSIDAD	UNIVERSITARIA	1260	676	608	300	429	181

Fuente: Elaboración a partir de IMPLAN 2020 e INEGI 2020.

Figura 3. ASPECTOS URBANOS

SECTOR	COLONIA	APROBADA	CLASIFICACIÓN DE LA ZONA	TIPOLOGÍA	MARGINACIÓN Y POBREZA
21 de marzo	Alturas del Sur	2008	Habitacional interés social	Vivienda de interés social	Alto
Lázaro Cárdenas	Antonio Toledo Corro	1990	Habitacional popular	Vivienda económica	Muy bajo
Aeropuerto	Bugambilias	*	Habitacional 3er. Orden	Vivienda media	Medio
El Barrio	El Barrio	1990	Habitacional popular	Vivienda económica	Medio
Hidalgo	Guadalupe Victoria	1970	Habitacional popular	Vivienda económica	Bajo
Barrancos	Infonavit Barrancos	1989	Habitacional interés social	Vivienda de interés social	Bajo
Humaya	Infonavit Humaya	*	Habitacional interés social	Vivienda de interés social	Muy bajo
Lázaro Cárdenas	Lázaro Cárdenas	1980	Habitacional popular	Vivienda económica	Medio
6 de enero	Loma de Rodríguez	1999	Habitacional popular	Vivienda económica	Alto
Los Ángeles	Los Ángeles	1997	Habitacional interés social	Vivienda de interés social	Bajo
Villa Universidad	Rosario Uzarraga	2006	Habitacional popular	Vivienda económica	Alto
Villa Universidad	Universitaria	1989	Habitacional 3er. Orden	Vivienda media	Muy bajo

Fuente: Elaboración a partir de IMPLAN 2020 e INEGI 2020.

Después de haber identificado las características urbanas y sociales de las colonias en las que se realizó la encuesta, se procederá a mencionar los resultados de la misma, iniciando con los rangos de edad de las encuestadas, los cuales se basan en los establecidos por el INEGI. En ese sentido, las mujeres jóvenes (14-26 años) representan un 18%, mujeres adultas (27- 59 años) un 79% y mujeres mayores (60 años o más) un 3%. En la figura 4 se logran observar las características sociales de las 70 mujeres que fueron encuestadas, donde prevalece su escolaridad, ocupación y el estado civil de cada una de ellas.

Figura 4. ASPECTOS URBANOS

#	Edad	Escolaridad	Ocupación	Estado civil:
1	52	posgrado	profesionista sector público	casada o en unión libre
2	55	preparatoria	comerciante	divorciada o separada
3	22	preparatoria	estudiante	soltera
4	27	preparatoria	profesionista sector público	casada o en unión libre
5	16	preparatoria	estudiante	soltera
6	36	preparatoria	comerciante	casada o en unión libre
7	49	preparatoria	otra	soltera
8	44	preparatoria	comerciante	casada o en unión libre
9	30	preparatoria	ama de casa	casada o en unión libre
10	57	preparatoria	ama de casa	casada o en unión libre
11	42	preparatoria	otra	casada o en unión libre
12	46	preparatoria	otra	casada o en unión libre
13	36	preparatoria	comerciante	soltera
14	62	primaria	otra	soltera
15	46	secundaria	ama de casa	casada o en unión libre
16	47	secundaria	ama de casa	divorciada o separada
17	47	secundaria	ama de casa	soltera
18	49	secundaria	ama de casa	casada o en unión libre
19	33	universidad	profesionista sector privado	soltera
20	36	universidad	profesionista sector público	divorciada o separada
21	30	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
22	36	universidad	profesionista sector público	soltera
23	26	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
24	28	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
25	28	universidad	universidad	soltera
26	32	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
27	25	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
28	27	universidad	otra	soltera
29	18	universidad	estudiante	soltera
30	25	universidad	estudiante	soltera
31	31	universidad	comerciante	casada o en unión libre
32	20	universidad	estudiante	soltera
33	30	universidad	profesionista sector privado	soltera
34	21	universidad	estudiante	soltera
35	45	universidad	ama de casa	viuda
36	28	universidad	universidad	soltera
37	47	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
38	24	universidad	profesionista sector público	soltera
39	31	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
40	30	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
41	46	universidad	profesionista sector privado	soltera
42	53	universidad	comerciante	casada o en unión libre
43	53	universidad	comerciante	casada o en unión libre
44	34	universidad	ama de casa	casada o en unión libre
45	57	universidad	ama de casa	casada o en unión libre
46	36	universidad	profesionista sector privado	soltera
47	28	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
48	40	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
49	50	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
50	46	universidad	comerciante	casada o en unión libre
51	25	universidad	profesionista sector privado	soltera
52	25	universidad	profesionista sector público	soltera
53	36	universidad	ama de casa	casada o en unión libre
54	29	universidad	ama de casa	casada o en unión libre
55	45	universidad	profesionista sector privado	soltera
56	49	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
57	38	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
58	44	universidad	profesionista sector público	casada o en unión libre
59	31	universidad	profesionista sector público	soltera



60	25	universidad	profesionista sector público	soltera
61	50	universidad	profesionista sector público	divorciada o separada
62	31	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
63	45	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
64	48	universidad	profesionista sector privado	viuda
65	36	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
66	72	universidad	otra	soltera
67	52	universidad	profesionista sector privado	soltera
68	27	universidad	ama de casa	casada o en unión libre
69	31	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre
70	31	universidad	profesionista sector privado	casada o en unión libre

Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Para este instrumento se emplearon diversas formas de acercamiento con las mujeres para recabar la información, interpretar los códigos, y así poder triangular y generar teorías sobre la violencia que sufren las mujeres, donde comienzan a transformar cotidianeidad en los espacios urbanos.

Se desarrolló el trabajo de campo durante 4 meses en la ciudad de Culiacán a mujeres víctimas de violencia, donde la información recabada nos permitió entender el fenómeno de la violencia en un contexto urbano, donde la vida en la ciudad la cotidianeidad de las mujeres va transformando su realidad social y física a través de sus vivencias diarias.

También se aplicaron entrevistas semiestructuradas para documentar la experiencia, escenarios y vivencias de las mujeres en torno a la violencia, tales como: percepción de la violencia, los agresores, las formas de violencia sufridas, las reacciones ante ésta, los cambios en su vida por el ejercicio de la violencia, vivencias y experiencias.

El trabajo de campo se realizó entre los meses de mayo a agosto del 2023 en una muestra no estratificada de 26 mujeres con un rango de edad de 16 a 55 años.

En todas las entrevistas se obtuvieron grabaciones de voz, que posteriormente permitieron examinar a detalle las expresiones verbales y emociones al expresar sus experiencias. Al final, se realizó la interpretación y codificación analizando las transcripciones de las entrevistas y observaciones.

Se utilizó un formato donde se anotaron los datos de control para identificar la encuesta tales como nombre de la persona (pseudónimo), edad, colonia de residencia y colonia u espacio donde fue víctima de violencia, y una guía de preguntas para llevar un control en la entrevista, también al final se hizo un campo de observaciones donde se anotó si hubo alguna conducta significativa (risa, llanto, enojo).

La información de las notas de campo se transcribió en programa Word. Y se clasificó cada nota en distintos tipos de violencia: a(acoso), vf(violencia física), vi (violencia intrafamiliar), vs (violencia sexual) y vp (violencia psicológica), va (violencia asalto), ve (violencia económica) (ver figura 5).



Figura 5. ASPECTOS URBANOS

# NOTA	EDAD	COLONIA	ESPACIO	TIPO DE VIOLENCIA
1	17 años	Tierra Blanca	transporte público	a
2	25 años	San Ángel	Hogar	vf, vs, vp
3	32 años	Los Angeles	Hogar	vf, vp
4	16 años	Guadalupe	Escuela	vs
5	55 años	I. Barrancos	Hogar	vf, vp
6	30 años	Congreso del Estado	Central camionera	vs, vp
7	20 años	C.U	Transporte público	vs
8	35 años	Tierra Blanca	Hogar	vp, vi
9	28 años	Capistrano	Hogar	vs
10	45 años	Bugambilia	Hogar	vs, vp
11	20 años	San Ángel	Parque	vf
12	22 años	El Vallado	Parque	vs
13	29 años	Bugambilia	Calle	vp
14	17 años	Bugambilia	Calle	va
15	18 años	Bugambilia	Transporte público	vs
16	27 años	Guadalupe	Calle	Vs, vp
17	28 años	Los Girasoles	Hogar	ve, vp
18	29 años	Centro	Trabajo	vs
19	32 años	Humaya	Trabajo	Vs, vp
20	31 años	Humaya	Calle	vs
21	35 años	Las Quintas	Trabajo	vp
22	29 años	Guadalupe	Hogar	vp
23	18 años	Antonio Nakayama	Transporte público	vs
24	19 años	Nuevo Culiacán	Hogar	Vs, vp
25	20 años	Lomas De San Isidro	Calle	vs
26	21 años	9na Zona Militar	Calle	vs

Fuente: Elaboración propia.

En estas 26 notas de campo había mujeres de un rango de edad de 16 a 55 años, estas fueron analizadas en el programa Atlas.ti. Este programa está sustentado en la teoría fundamentada. Donde previo a la codificación se tuvo un listado de categorías que son parte de cada concepto que compone la violencia de género, tales como: machismo, subordinación, ataque, dominación, riesgo, violencia, miedo, temor, vulnerabilidad, poder, etc., que se usarían después para una codificación libre. A partir de estas categorías se hicieron códigos que se fueron definiendo en el proceso del análisis de las notas. Asimismo, se continuó con la formación de categorías y subcategorías que representaban los datos encontrados en las notas de campo.

4. CONTEXTO DE LA MOVILIDAD URBANA EN CULIACÁN, SINALOA

Culiacán ciudad es la cabecera municipal del estado de Sinaloa y es la que concentra la mayor parte de la población y cerca del 80% de la población del municipio (IMPLAN,2020), lo anterior ha implicado una mayor demanda de servicios públicos, un mayor crecimiento poblacional y una dinamización económica. La diversidad de servicios establecidos en la



ciudad crea una interconexión entre localidades próximas tales como Costa Rica, Eldorado, Quilá y Villa Juárez.

Los cambios en el crecimiento de la población han formado tensiones en el territorio urbano al desarrollarse de forma dispersa, sin orden y desarticulada. En temática de movilidad, se muestra una necesidad de acceder a bienes y servicios desde diversos espacios de la ciudad, causando desplazamientos más largos, o en la ubicación de equipamientos de forma desordenada con carencia de una estrategia de control y planificación de usos de suelo, provocando alteraciones en los patrones de movilidad.

La ciudad disminuye competitividad al aumentar el costo económico generado por la movilidad producto de la dispersión de bienes y servicios; además, la falta de infraestructura vial apropiada en los nuevos desarrollos habitacionales, han provocado mayores viajes y problemas viales, demanda nuevas formas de movilidad, calidad en el transporte público, horas perdidas, violencia urbana y muertes.

La movilidad por género, ha estado relacionada con los roles y actividades que realizan cada uno, las tareas entre hombres y mujeres al igual que en otras ciudades, en Culiacán se encuentra ampliamente marcada en una sociedad culturalmente machista. En este sentido la movilidad de las mujeres tiene mayor relación con las cuestiones culturales como lo son la maternidad y el hogar.

Los principales motivos de viajes en la ciudad son hacia las zonas de empleo, educación y servicios. Estas se establecen en la parte central y sus proximidades, siendo la accesibilidad, la eficiencia vial y su vínculo con los usos de suelo. Los sectores identificados con mayor concentración de viajes después del casco central son: Universitarios, Aeropuerto, La Conquista, El Barrio, Las Quintas, 6 de enero y Villas del Rio.

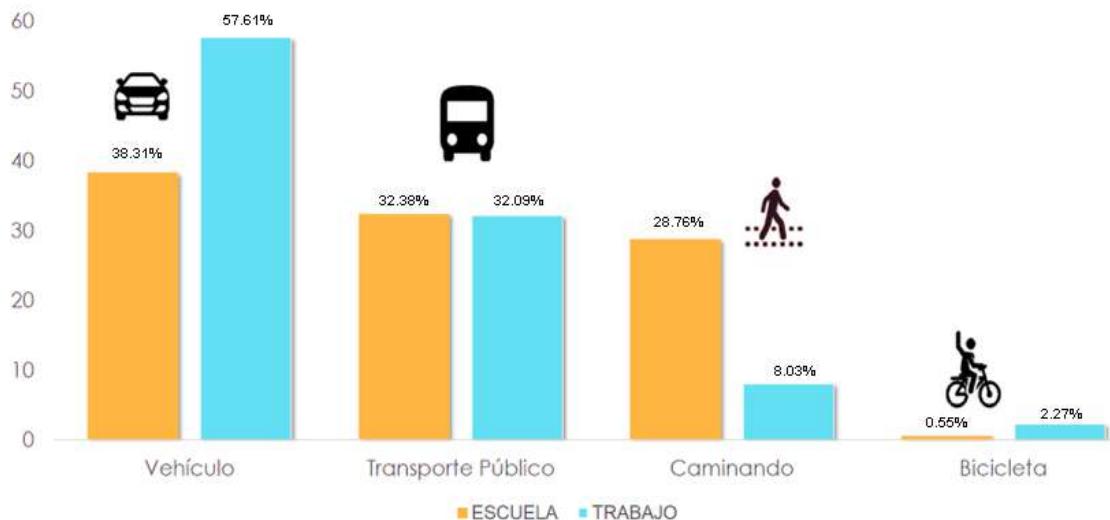
La demanda de movilidad es representada por la cantidad de viajes solicitados en sus desplazamientos de un lugar a otro, para efectuar los desplazamientos necesarios, situando a la vivienda como punto de partida y como destinos el trabajo, de consumo, ocio y la escuela. En los días hábiles se origina una mayor demanda de viajes, desde las 6:00 hasta las 21:00 horas, donde se muestran por lo menos tres etapas de mayor demanda (6:00 a 9:00; de 12:00 a 15:00 y de 17:00 a 20:00 como horas pico), y con menor demanda (horas valle periodos intermedios y nocturnos) (IMPLAN, 2021).

La oferta de movilidad, está definida por características morfológicas y de funcionamiento del sistema vial, así como la caracterización de los modos de transporte utilizados para el movimiento de bienes y personas.

La distribución modal en Culiacán se da principalmente en automóvil siendo un 42%, seguido de transporte público un 36% y de forma peatonal un 18%. De acuerdo con INEGI (2020), el 38.31% de la población en la ciudad de Culiacán usa el automóvil para moverse por motivos de escuela y un 57.61% por motivos de trabajo, un 32.38% utiliza el servicio transporte público como principal medio de transporte para llegar a la escuela y un 32.09% para ir a su trabajo, de la población que usa el caminar como forma de movilidad un 28.76%

lo usa para llegar a su centro educativo y el 8.03% para ir a su trabajo, por ultimo de las personas que usan la bicicleta como medio de transporte un 0.55% la utiliza para llegar a la escuela y un 2.27% para dirigirse a su trabajo (ver figura 6).

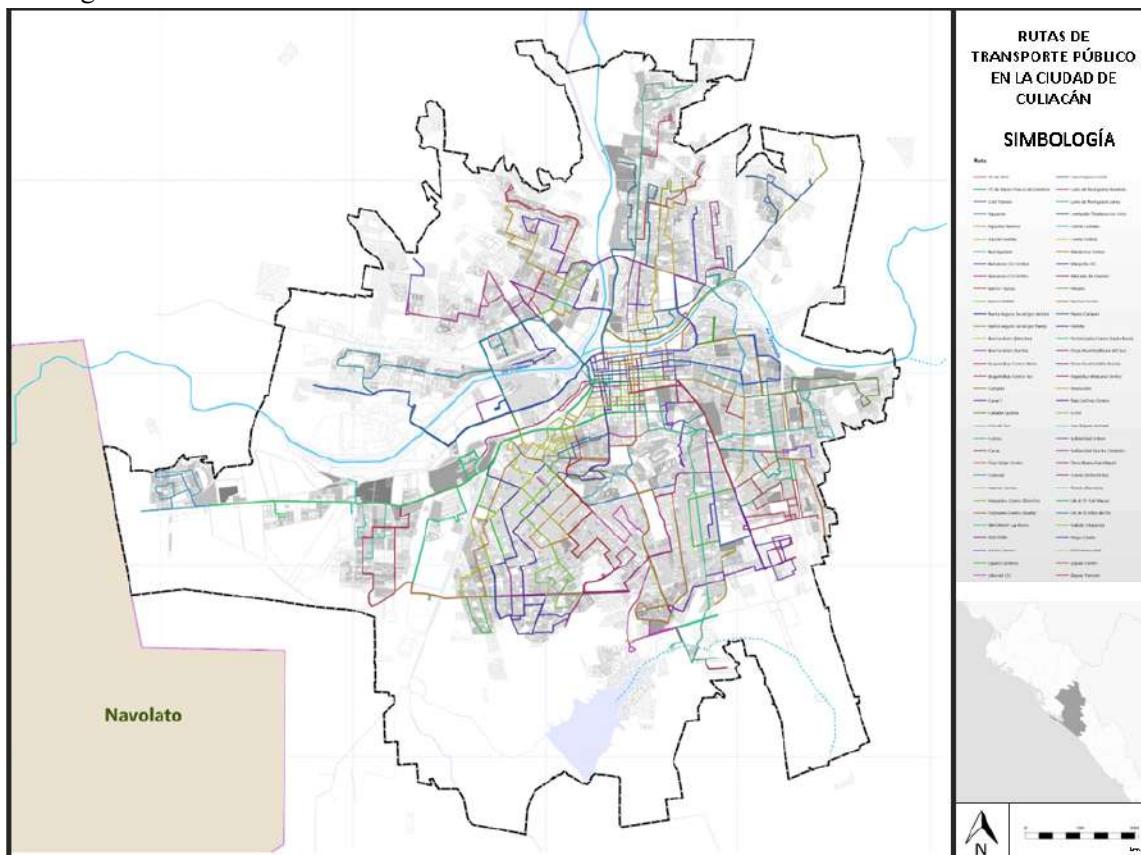
Figura 6. DISTRIBUCIÓN NODAL POR MOTIVOS DE VIAJE EN LA CIUDAD DE CULIACÁN



Fuente: Elaboración a partir de IMPLAN 2021 y Censo de Población y Vivienda 2020.

La red de transporte público de Culiacán se compone por 71 rutas, que en total recorren mil 688.3 kilómetros de distancia (ver figura 7); sin embargo, no son suficientes para abastecer la cobertura total de la zona urbana, dejando al 11% de la ciudad sin servicio. En total, en la ciudad operan un total de 982 autobuses que cubren las rutas urbanas existentes. Los desplazamientos en automóvil se han venido incrementado continuamente, en relación a otras formas de moverse, esto debido a su lenta evolución en eficiencia y operación, los modelos de transporte público han quedado obsoletos, provocando mala calidad del servicio.

Figura 7. RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CULIACÁN



Fuente: Elaboración a partir de IMPLAN 2024.

Nota: En la figura se muestra la estructura de las rutas de transporte público en la ciudad de Culiacán, estas se concentran en mayor medida en la zona central de la ciudad, mientras la ciudad crece a las periferias las rutas de transporte son más escasas. También se observa que, en su mayoría, estas al llegar al centro comienzan a ocasionar aglomeraciones centrales y tráfico vehicular, contaminación y accidentes viales. Las rutas marcadas en la estructura urbana de la ciudad no se encuentran articuladas y diseñadas de forma estratégica para lograr una movilidad fluida, sino que causa intermodalidades, trasbordos, gastos en tiempo y dinero a los usuarios.

Los desplazamientos en automóvil se han venido incrementado continuamente, en relación a otras formas de trasladarse, esto debido a que el transporte público ha tenido una lenta evolución en eficiencia y operación, quedando obsoleto y provocando mala calidad del servicio.

4.1. La movilidad de las mujeres y violencia en Culiacán

En Culiacán de acuerdo con los datos recabados de la ENPIVM, de las setenta mujeres encuestadas un 1% sale dos veces de su casa, un 4% sale tres veces, un 5% sale cuatro veces

a la semana de su casa, un 14% salen cinco veces por semana, un 24% salen seis veces a la semana y un 53% salen toda la semana.

En la figura anterior podemos observar que las mujeres en menor medida salen de su casa de dos a tres días, son mujeres en su mayoría de edad adulta donde su ocupación principal es ser ama de casa, razón por la que afirmamos de acuerdo a los datos y las labores del hogar que representan, se envuelven en un mundo de responsabilidades dentro del hogar que les imposibilita salir de forma cotidiana fuera de su casa.

Las mujeres que medianamente salen, son de cuatro a cinco días, en su mayoría son mujeres adultas donde su ocupación principal es ser comerciante, seguido de profesionista sector público, Profesionista sector privado y por último amas de casa.

Finalmente, las mujeres que más salen de su casa son de seis a siete días a la semana, son mujeres adultas, donde su principal ocupación gira entorno al profesional del sector público y privado, seguido de amas de casa y comerciantes (ver figura 8).

Figura 8. RELACIÓN DÍAS DE SEMANA SALE DE SU CASA, EDAD Y OCUPACIÓN

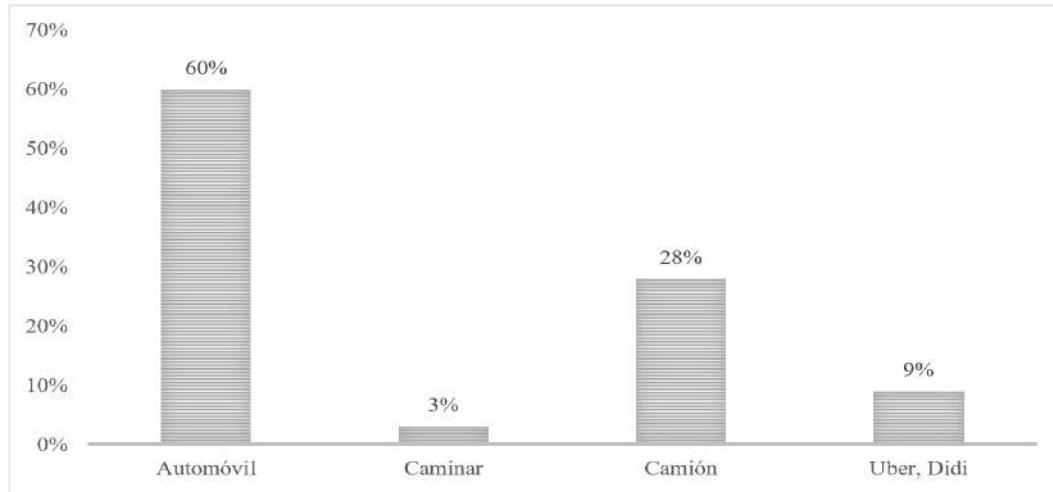
DIAS DE LA SEMANA QUE SALE DE SU CASA	RAGOS DE EDAD	OCUPACIÓN	(%)
1	NA	Desempleada	0
		Ama de casa	0
		Estudiante	0
		Profesionista sector público	0
		Profesionista sector privado	0
		Comerciante	0
		Otra	0
		TOTAL	100
2	45	Desempleada	0
		Ama de casa	100
		Estudiante	0
		Profesionista sector público	0
		Profesionista sector privado	0
		Comerciante	0
		Otra	0
		TOTAL	100
3	42-57	Desempleada	0
		Ama de casa	60
		Estudiante	0
		Profesionista sector público	0
		Profesionista sector privado	20
		Comerciante	0
		Otra	20
		TOTAL	100
4	36-72	Desempleada	0
		Ama de casa	0
		Estudiante	0
		Profesionista sector público	0
		Profesionista sector privado	20
		Comerciante	60
		Otra	20
		TOTAL	100
5	22-57	Desempleada	0
		Ama de casa	18

		Estudiante	27
		Profesionista sector público	46
		Profesionista sector privado	9
		Comerciante	0
		Otra	0
		TOTAL	100
6	16-52	Desempleada	0
		Ama de casa	23
		Estudiante	15
		Profesionista sector público	23
		Profesionista sector privado	31
		Comerciante	8
		Otra	0
		TOTAL	100
7	25-62	Desempleada	0
		Ama de casa	11
		Estudiante	4
		Profesionista sector público	14
		Profesionista sector privado	43
		Comerciante	14
		Otra	14
		TOTAL	100

Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Continuando con el análisis se les preguntó a las mujeres cual es el medio de transporte que más utilizan para moverse por la ciudad, por lo que su respuesta fue la siguiente: mayormente ellas se mueven en automóvil, seguido de transporte público, usan plataformas como Uber o Didi y finalmente como su última forma de moverse esta el caminar (ver figura 9).

Figura 9. MEDIO QUE MAS UTILIZAN PARA MOVERSE LAS MUJERES EN CULIACÁN



Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Nota: Aplicación de instrumento a setenta mujeres.

En este contexto se analizarán las experiencias de viaje de las mujeres en transporte público en la ciudad de Culiacán y el rol que representa la violencia y sus percepciones en su movilidad por la ciudad. También, el producto que ha tenido la situación de violencia para mujeres en la movilidad urbana, sus significados, simbolismos y alteración en su vida cotidiana.

4.2. Experiencias de viaje de las mujeres en el transporte público

El transporte público en la ciudad de Culiacán, además de tener problemáticas en cuanto a su eficiencia, también muestra deficiencias para garantizar un ejercicio de igualdad hacia sus usuarios. Las mujeres representan uno de los grupos mayormente vulnerables que cotidianamente enfrentan limitaciones para acceder de forma favorable a su derecho a una movilidad segura.

Este es un sistema de anomalías, donde las fuentes de desorden se relacionan con los mecanismos de operación por concesión de rutas, desorganización de los paraderos, incumplimiento de leyes y reglamentos de tránsito, falta de vigilancia gubernamental, mala praxis de los choferes, por mencionar algunas. De igual manera, se señalan una serie actos de violencia efectuados dentro de las unidades de transporte, cometidos por una variedad de actores.

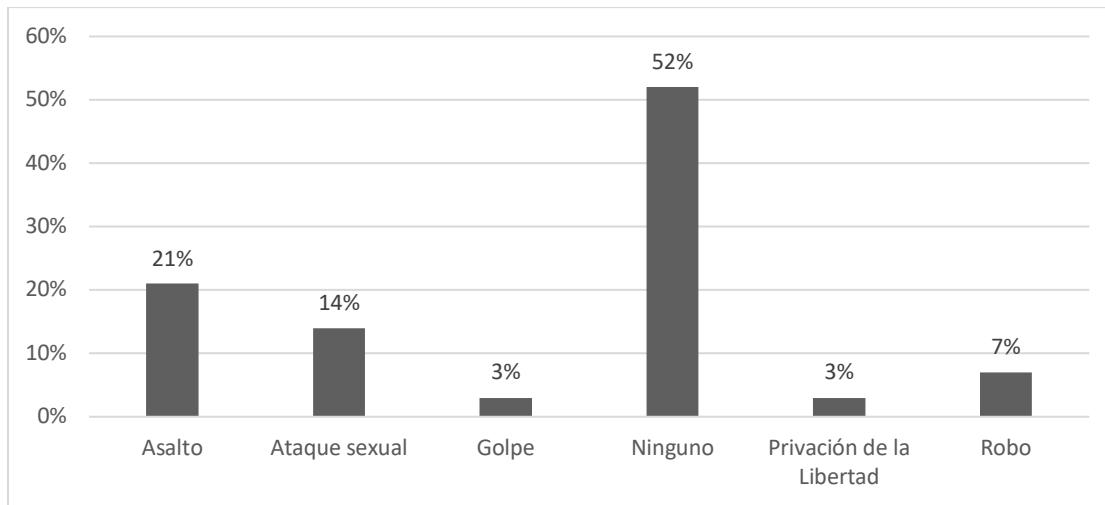
De acuerdo con la información de la encuesta, un 43% de las mujeres mencionan que si hacen uso del transporte público. Las cuales dicen utilizar el transporte público mayormente el día lunes, seguido de los días martes y miércoles, seguido del día jueves, viernes y los días que menos es utilizado es el día sábado y domingo.

Al hacer uso del transporte público algunas mujeres perciben miedo o inseguridad, por lo que el 42% mencionan sentirse normal al transitar en el transporte, seguido de un 38% mencionan sentirse inseguras, un 10% se sienten inseguras y finalmente otro 10% seguras.

La sensación de inseguridad y miedo que perciben las mujeres puede entenderse analizando la prevalencia de las situaciones a las que se someten en el transporte público.

De acuerdo a la información recabada el 52% de las usuarias del transporte público mencionan no haber sufrido ningún delito en el transporte público, un 21% mencionan haber sido víctimas de asalto, un 14% de ataques sexuales, un 7% de robos y un 3% de privación de la libertad (ver figura 10).

Figura 10. DURANTE SU TRAYECTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO HA SUFRIDO UN...

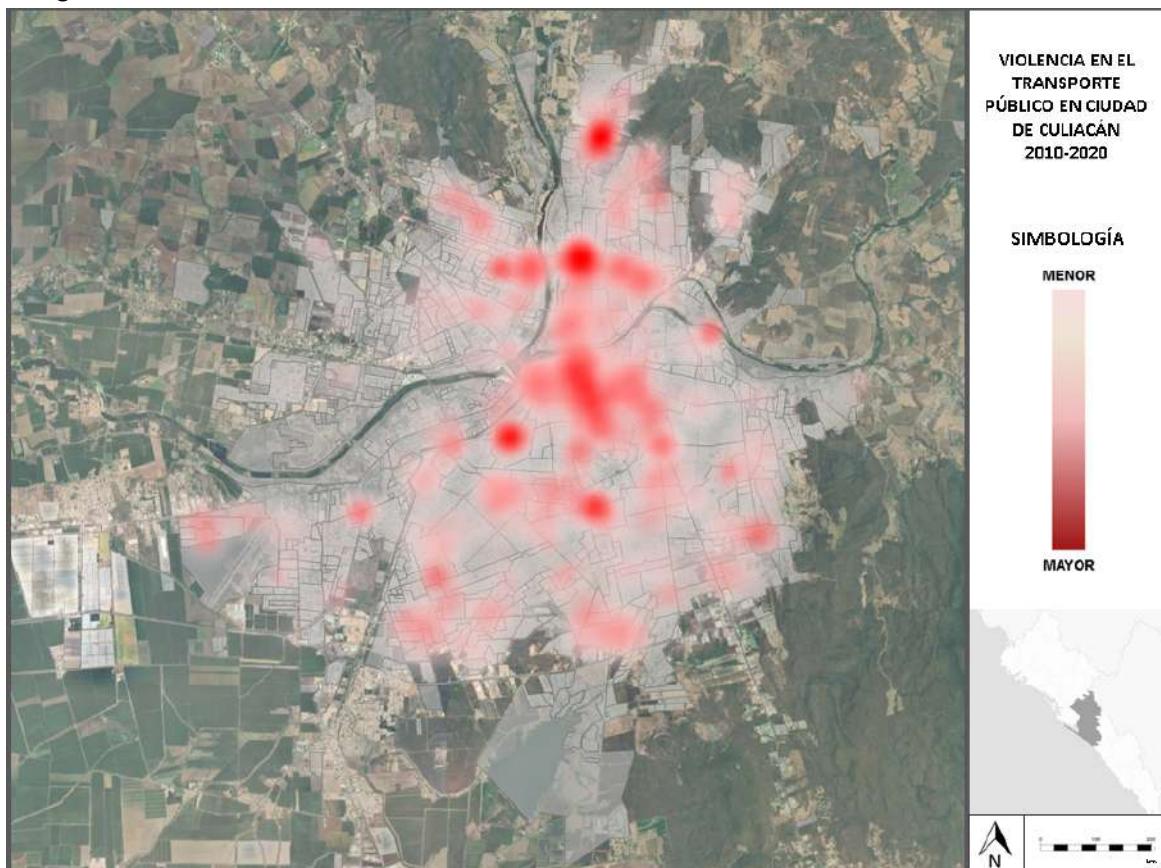


Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Nota: Aplicación de instrumento a treinta mujeres usuarias de transporte público.

Los hechos mostrados tuvieron prevalencia en un horario de 12:00 pm y entre 5:00 y 8:00 pm.

Figura 11. VIOLENCIA EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE CULIACÁN.



Fuente: Elaboración a partir de estadísticas delictivas de la Secretaría de Seguridad Pública de Sinaloa de los años del 2010 al 2020 y cartografía básica IMPLAN.

Nota: En la figura se muestra la ciudad de Culiacán, está a medida que el color se intensifica indica que es mayor la violencia ejercida en el transporte público. Se puede observar mayor incidencia en el sector Centro, Tierra Blanca, Humaya, Colinas, Lázaro Cárdenas, 5 de mayo, Barrancos y 6 de enero. Así se puede observar una violencia generalizada, donde dentro del mapa de calor la violencia hacia las mujeres está presente.

Continuando con el análisis las mujeres encuestadas víctimas de violencia en el transporte público refieren que en su totalidad de los hechos lo perpetradores eran hombres. Como se puede observar en la figura 12, las mujeres indicaban con mayor repetición que se trataba de hombres adultos, complejión robusta, de tez morena y blanca, altos, portaban vestimenta negra y cubrían su rostro.

Figura 12. PERFIL DE PERPETRADORES EN PARQUES URBANOS DE LA CIUDAD DE CULIACÁN.



Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Nota: Aplicación de instrumento a treinta mujeres usuarias de transporte público.

La encuesta ENPIVM sobre violencia mostró que el 50% de las mujeres ha sido víctima de miradas morbosas en el transporte público, y un 23% refirió sufrirlo más de una vez. A un 35% de las mujeres se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual, y a un 10% esta acción se repitió.

A un 34% le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, y un lo sufrió más de una vez 7%. A un 28% Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual, y un 7% respondió que se repitió esta acción más de una vez.

Las usuarias fueron agredidas con palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres, y los agresores se tocaron los genitales o se masturbaron en frente a ellos, representado por un 24%. Al 21% la tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento, acción que el 7% se ellas lo presentó por más de una vez. Así encontramos las siguientes narrativas:

‘‘Me quedé fría, o sea, me empezó a tocar todo y nada más, pues ya no hallaba qué hacer. Me daba miedo, no sabía si gritar, mi instinto fue llorar, hasta que llegamos a la central y a todo mundo se empezó a bajar y arranque como pude, corrí y ya o sea’’ (Itzel, 30).

“Fue uno de los días más feos que viví en mi transcurso de la escuela y no fui la única, varias de mis compañeras, han pasado diferentes cosas, les agarraban sus partes, que las toqueteaban que se iban paradas los fulanos, no se les ponían atrás y les ha replegado sus cosas” (Itzel, 30).

Le susurraron cosas al oído un 7%, donde un 3% lo presencio más de una vez. Marcado por un 17%, a las usuarias le hicieron propuestas sexuales indeseadas, y aun 4% de ellas la acción se volvió a repetir.

A un 14% les mostraron los genitales en su trayecto en el transporte público, al 10% La persiguieron con intención de atacarla sexualmente, donde un 4% vivió esta acción más de una vez. El 10% de ellas le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento, mismas que un 3% de ellas revivió esa acción. Finalmente, el 3% de ellas fue obligada a tener relaciones sexuales (ver figura 13).

Figura 13. DURANTE SU TRAYECTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO A USTED...

ACCIONES DE VIOLENCIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	SI(%)	NO(%)	MÁS DE UNA VEZ(%)
Le miraron morbosamente el cuerpo	50	40	13
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	35	55	10
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	34	59	7
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	28	65	7
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	24	69	7
Se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	24	78	0
La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	21	72	7
Le susurraron cosas al oído	21	76	3
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	17	79	4
Le mostraron los genitales	14	86	0
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	10	86	4
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	7	90	3
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	3	97	0
Eyacularon enfrente de usted	0	100	0

Fuente: Elaboración a partir de datos recabados en la Encuesta Local de Percepción e Incidencia de Violencia Hacia Las Mujeres (ENPIVM), 2023.

Nota: Aplicación de instrumento a treinta mujeres usuarias de transporte público.

Seamon (1979), retomado por Soto Villagran (2017), menciona que se puede llegar a concebir que la corporalidad tiene un segundo rasgo, siendo un territorio propio que a la vez tiene un lugar en el espacio, así cuando un sujeto se traslada en ese espacio, del mismo modo se mueve en un cuerpo, así se establece que el rol de la corporalidad es fundamental en la composición de los desplazamientos cotidianos y esencial para poder entender las experiencias de los sujetos en el espacio, por es clave la idea de movilidad corporal.



Philo (1999), afirma que estudiar el cuerpo resulta fundamental debido a que se hace un acercamiento a un ser reivindicado, como las territoriales y geografías de los sujetos, debido a que, son sujetos subordinados insertados en ciertas actitudes y conductas, enganchadas en un constructo cultural. En este sentido una de las caracterizaciones de la movilidad en el transporte público de la ciudad de Culiacán es que las experiencias cotidianas de desplazamiento se resienten en un primer grado, el cuerpo. La movilidad en que el ejercicio de la violencia compone un rol primordial en la cotidianeidad y en las prácticas de movilidad en el transporte público de la ciudad, especialmente porque la coporalidad como espacio social no es neutral y no se encuentra exento a las tensiones producto de las interacciones sociales.

En el transporte público, más que en otros modos de movilidad, las mujeres residen cotidianamente lo que establece Bourdieu (1999), donde menciona que son sujetos percibidos, existiendo centralmente por y para la mirada del resto. En el contexto de Culiacán el cuerpo de las encuestadas es objeto de violencia en el acceso al transporte, mientras esperan, en los transbordos, en el tránsito a su lugar de destino, o mientras se dirigen a los equipamientos. De acuerdo a los datos obtenidos a través de la encuesta, se indica que el 41% de las mujeres fueron víctimas de violencia sexual en los últimos cinco años.

La presencia del ejercicio de violencia sexual en los espacios del transporte público compone diversas formas en las narrativas de las entrevistadas, de tal forma que acciones como “tocar su cuerpo sin su consentimiento”, “agarrones”, “decir cosas de carácter sexual”, “masturbación”, son constantes en los relatos de las mujeres víctimas de este tipo de violencia. Así encontramos las siguientes narrativas:

“[...]se estaba masturbando. Pero él me estaba enseñando el teléfono como porno estaba viendo porno algo así o era una mujer desnuda” (Fabiola, 17).

“[...]Yo iba subiéndome, y cuando menos pensé, llega un fulano por atrás y me agarro así las nalgas, o sea, me las agarro así por completo y me las apretó” (Yolanda, 32).

“[...] y empezó a meterme la mano así por abajo. Y me empezó a tocar y me empezó a tocar” (Carolina, 28).

Se presencian como actos de violencia a los tocamientos, manoseos y masturbación, así los perpetradores los efectúan en el anonimato; aprovechando los espacios reducidos o escondidos algunas veces (acción con mayor repetición en el transporte público) y los espacios solos o que carecen de iluminación para no ser vistos.

Las experiencias de viaje de las mujeres en la ciudad de Culiacán que participaron en esta investigación son descritas como una experiencia de miedo, temor, estrés y en muchos de los casos define como traumática, consecuencia de las agresiones o el constante de ser víctimas de violencia. De alguna manera el transporte público al no tener las condiciones de seguridad para las mujeres y la cultura naturalizada de poder y machismo, se normaliza el comportamiento de los hombres y se simboliza una verdadera política del lugar. Estas experiencias individuales y colectivas muestran una consecuencia social-espacial, la



inmovilización de las mujeres y la reducción del uso de ciertos lugares públicos, y limitan sus desplazamientos como consecuencia del miedo, algunas mujeres reproducen de forma instintiva la dominación masculina en el espacio. En la siguiente narrativa se muestra como el cuerpo es objeto de dominación por parte de los hombres, y los efectos secundarios psicológicos que estos causan:

“[...] Jempezó a meter su mano por abajo y me empieza a tocar los pechos, yo me quedé fría y mi reacción fue llorar, ya no supe qué hacer [...] nada más se me quedaba viendo y agarrándome, agarrándome, agarrándome.” (Itzel, 30).

El transporte público ha sido situado como un espacio de transición de caracterización efímera y transitorio, donde podría llegar a establecerse como un lugar-movimiento, los distintos usos y apropiaciones pueden producir resignificados en dimensiones subjetivas y simbólicas. Así, el transporte público es entendido por las mujeres como un modo de viaje y a la par representa ser un lugar de experiencias de miedo y vulnerabilidad.

En primer lugar, es un escenario para la interacción social, donde se crean experiencias compartidas con otras personas creando también un espacio de sociabilidad e interacción. En segundo, el transporte público ofrece un espacio físico donde en su interior se forman microespacios, pasillos de circulación, asientos como zonas de descanso, y en su exterior se compone de equipamiento, vías de comunicación, donde el moverse por la ciudad se da de forma aislada a través de estos medios de transporte (Aguilar, 2013).

A partir de un ámbito espacial es importante crear una diferenciación entre los espacios y las actividades desarrolladas al interior del transporte, pudiendo identificar acciones espaciales caracterizadas por desplazamiento y espacios en donde las rutinas son concretas por la duración en el espacio (estar, esperar, platicar). Si a estas prácticas se le suman los sujetos y los espacios, es posible señalar que los actos de violencia son especializados dependiendo de las zonas donde se ejercen, a la espera del transporte, en el pasillo, en el asiento, o camino a tomar el transporte.

Al presentarse estas situaciones de violencia, solo el 7% dio aviso a una autoridad para informar lo ocurrido, acudiendo con un policía y llamando al 911. Entre las razones por las que no denunciaron esta 33% de las mujeres dicen que su principal razón para no denunciar fue que no saben a quién denunciar o que no los conoce, seguido de un 17% mencionan que no alcanzaron a hacerlo, un 13% desconocen si la violencia presentada se trata de un delito como tal y un 8% les dio vergüenza interponer una denuncia y toman represalias o las amenazan, por último, un 4% dice que se defienden solas.

5. DISCUSIÓN

La violencia ejercida contra las mujeres en el transporte público se encuentra invisibilizada. No obstante, esta es una problemática que ha cobrado mayor notabilidad en los últimos años, debido a las denuncias y el alza de voz de muchas mujeres.



La ciudad es violenta y quienes la residen piensan que todos los demás deben seguir este ritmo, si alguien se rehusara a seguirlo sería muy probable que su destino sería la violencia ejercida por la misma estructura urbana caracterizada porque el flujo de quienes la residen y se desplazan en ella es constante.

El extrañamiento de las mujeres en la movilidad está limitado en el temor a transitar libremente por cualquier espacio, y determinado por la construcción de roles de género desde el hogar bajo un constructo cultural y social. De acuerdo con Bourdieu (1999), los roles de género están condicionados a un sistema de oposiciones semejantes que crean diferenciaciones entre lo masculino y lo femenino. Esta segmentación entre sexos pareciera un asunto natural, se inserta en el espacio, en el contexto social, en los cuerpos y en las rutinas, pero todo desemboca en una construcción social. A partir de estas divisiones resurgen roles de lo que debe ser un hombre y una mujer, características que son cambiantes de acuerdo a los contextos sociales y culturales.

Las mujeres que se mueven en la ciudad en las distintas modalidades existentes, conllevan una diversidad de formas de movimiento que se convierten en una experiencia de la vida cotidiana. En los desplazamientos se entrelazan dimensiones sociales y de dominio donde se muestran las dinámicas donde el género constantemente se cimenta sobre un espacio y tiempo, y tiene ciertas atribuciones en ellos.

Para analizar la movilidad, las rutinas cotidianas son fundamentales, esta puede ser entendida como una cotidianidad espacio-temporal, que en un sentido más amplio refieren a ser un conjunto de conductas corporales constantes que se desarrollan mediante una parte considerable de tiempo (Seamon, 1979). Al estudiar estas prácticas y su persistencia, se puede aprobar naturalización y rutina de la forma en que se mueven y por lo tanto llegar a una reproducción social. Para esta investigación, fue repetitivo el constante temor y miedo que sufren algunas mujeres al moverse en la ciudad de Culiacán, teniendo efectos en las rutinas espacio-temporales que se presentan en distintas escalas.

En un primer punto, las mujeres que participaron en la investigación admiten que la percepción y vulnerabilidad determinan los modos de movilidad que elegirán. Así, con frecuencia modifican sus rutas, espacios y horarios para moverse. Estas modificaciones involucran la constante exploración de opciones de rutas o viajes que muchas veces resultan ser más costosos.

Algunas mujeres antes de salir de su hogar, toman distintas decisiones para llegar a salvo a su destino, entre ellas, elegir la vestimenta adecuada en función al medio de transporte que usarán, horario en el que se moverán, transitar por calles iluminadas y con afluencia de personas, avisar a un a un familiar o pareja sobre su trayecto.

Pese a estos esfuerzos muchas mujeres son vulneradas a diario y están expuestas a sufrir un episodio de violencia y cuando esto sucede, las mujeres reaccionan de diferente manera, el 16% de ellas se alejaron o cambiaron de lugar, el 13% buscó ayuda de otra persona, buscaron resguardarse en un lugar seguro un 9%, un 8% buscaron mostrar seguridad en ellas mismas, el 7% se lo dijo a la persona que la acompañaba y guardó la calma, un 6% lo ignoró y corrió.



El 4% de estas mujeres mencionaron que entraron en pánico, se defendió sola y llevaba utensilios para ello y dio aviso a la policía, el 2% busco dejar en vergüenza al agresor, recurrió a los golpes, lloro, por último el 1% menciono que denuncio o por el contrario no hizo nada.

Las mujeres encuestadas han implementado diferentes estrategias previas al traslado y durante el mismo para sentirse menos vulnerables. Las estrategias mayormente implementadas son ir acompañadas, no salir de noche y observar a su alrededor con un 9%, un 8% busca circular por lugares iluminados, un 7% de las mujeres como estrategia envía su ubicación en tiempo real.

El uso de los dispositivos móviles se ha hecho cada vez más popular dentro de las estrategias de seguridad de las mujeres, enviar un mensaje de texto o compartir la ubicación en tiempo real mediante el uso de WhatsApp, así como el uso de aplicaciones especiales para conocer la ubicación de contactos de confianza, son algunas de las formas en las que las mujeres hacen uso de la tecnología para sentirse más seguras.

Un 7% observa a la gente y evita personas sospechosas, el 6% trata de evitar caminar por la calle y avisar a un familiar, el 4% usa automóvil personal, la llevan o la recogen, usa ropa holgada o muy cubierta, el 3% dijeron que buscan ponerse la mochila atrás, no frecuentar plaza o parques por la noche o muy temprano, carga utensilios para defenderse (gas pimienta, objetos punzocortantes).

Traer consigo artefactos de defensa personal también se ha vuelto usual y ellas dijeron llevar, un gas pimienta, o un objeto que pueda causar daño a su agresor. Sin embargo, se considera que parte de estas estrategias son medidas que tienen una función psicológica, dándole a las mujeres un cierto grado de tranquilidad, más que una herramienta funcional en caso de sufrir un ataque.

El 3% prefiere no asistir a espacios públicos, se defiende, hace uso del transporte público lo menos posible y cambia de forma constante las rutas de traslado, un 2% limita el contacto con las demás personas, y el 1% evita los hombres, usa Uber o DiDi en vez de caminar o usar transporte público y no salir muy temprano por la mañana.

Existen múltiples limitantes para una movilidad segura, entre ellas económicas, espaciales, sociales, que son experimentadas de distintas formas y restringen las experiencias de movilidad de las mujeres. Ellas aparte de la violencia, se enfrentan a varias de estas condicionantes en su cotidianidad, aunque en diferentes escalas.

Estas acciones se agregan a las de otros actores dentro del ámbito de la seguridad y dan respuesta a la necesidad de desplazarse por un entorno urbano que se percibe como inseguro. Así, el temor y el miedo continúan siendo un elemento central para que se pueda efectuar la relación de las mujeres con la ciudad, donde se han generado imaginarios urbanos y donde el ejercicio de la violencia acecha su integridad y calidad de vida.

El resultado de la dominación es tan incrustado en la sociedad que algunas no logran identificar las razones por las que su comportamiento puede ser modificado, sobre todo al



pensar los efectos del horario y de cómo este compone el imaginario urbano de los desplazamientos cotidianos de las mujeres, entendido como un imaginario de terror colectivo. Indudablemente, en la movilidad se muestran escaseces que pueden ser expuesta con rapidez, algunas relacionadas con elementos de infraestructura y equipamiento urbano. No obstante, hay situaciones que únicamente son percibidas por las mujeres que se mueven por la ciudad, los elementos intangibles que son reproducidos constantemente señalan percepciones de poder, subordinación, vulnerabilidad, inseguridad, terror y miedo.

Ante la repetición del miedo y la violencia producida en contra de algunas mujeres, queda demostrado que el presente aporte permite el análisis causal de la vulnerabilidad social en la movilidad cotidiana, permitiendo diferenciar comportamientos, percepciones y tipos de violencias estableciendo un precedente en materia de género y ciudad.

6. CONCLUSIONES

La invisibilización de la problemática de la violencia en el transporte público ha limitado la recolección estadística y la construcción de bastantes antecedentes. Transgrediendo la ejecución de políticas públicas de movilidad más eficaces que alcancen una movilidad de las mujeres en escenarios de igualdad y seguridad.

La violencia hacia las mujeres en los trayectos cotidianos en el transporte público de la ciudad de Culiacán, se manifiesta a través de sus representaciones socioespaciales: vulnerabilidad, miedo, inseguridad, tensión, intimidación y percepciones de temor. Lo anterior para algunas mujeres se vuelve una serie de obstáculos para el ejercicio de moverse libres por la ciudad, seguras y sin ser violentadas. A través de las entrevistas exponen las formas de violencia a las que han sido expuestas dentro de las unidades de transporte.

Las representaciones y simbolismos producidos en la movilidad de las mujeres en el transporte público, a partir de los relatos e información del cuestionario, las mujeres a través de sus relatos exponen la hostilidad y limitación de su derecho de movilidad, por lo que junto a sus experiencias demandan medidas de igualdad y seguridad.

Los hallazgos reafirman la necesidad de analizar a profundidad las diversas formas de violencia a la que algunas mujeres son expuestas en su cotidianidad, al dirigirse al trabajo, a la escuela, o simplemente a una salida de ocio. Respondiendo a la producción de nuevas interrogantes la problemática a fin, sobre todo, en la construcción de políticas públicas y estrategias y acciones de planeación urbana, buscando el derecho a la movilidad de las mujeres, permitiendo una mejoría en las condiciones de uso del servicio de transporte.



BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, M. A. (2013). Ciudad de interacciones. El cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México. *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, 85-110.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Bourdieu, P. (1999). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción* (2da ed.). Barcelona: Anagrama.
- Cantón, E. (2015). plan contra el acoso a la mujer en el transporte. Paris: el periódico. Obtenido de <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20151109/francia-lanza-un-plan-contra-el-acoso-a-la-mujer-en-el-transporte-4658432>
- Cobo, R. (1995). *Fundamentos del patriarcado moderno*. Jean Jacques Rousseau. Madrid: Rógar S.A.
- Díaz, R., & Rojas, F. (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Banco Iberoamericano de Desarrollo.
- Díaz Muñoz, M., & Jiménez Gigante, F. (2003). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género? Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM. ETSAM, UPM. Obtenido de <http://www.generourban.org>
- Díaz, R., & Rojas, F. (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: Promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. Banco Iberoamericano de Desarrollo.
- Falú, A. (2009). *Violencias y discriminaciones en las ciudades en Mujeres en la ciudad: de violencias y derechos*. Santiago de chile: Ediciones SUR/Unifem, ACEID, Red Mujer y Hábitat.
- Falú, A., & Rainero, L. (1995). *Hábitat urbano y políticas públicas. Una perspectiva de género*. Argentina: Universidad de Argentina. Obtenido de <http://www.ub.edu/SIMS/pdf/OrillasPolitica/OrillasPolitica-03.pdf>
- Gasman, N. (2020). *Acoso a mujeres en transporte público*. México: Inmujeres.
- IMPLAN. (2020). *Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán*. Culiacán.
- INEGI. (2020). *Censo de Población y Vivienda*. Obtenido de INEGI: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/>
- Lindón, A. (2020). *Experiencias espaciales femeninas en los desplazamientos cotidianos*. Revista Mexicana de Sociología, 82(1), 37-63.
- Nava, E., & Ramírez, J. (2024). *Movilidad en transporte público-privado de mujeres y hombres en la Zona Metropolitana del Valle de México*. Mexico: Gobierno del Estado de Mexico
- Olmo, S. M., & Maeso, G. E. (Agosto de 2013). Diferencias de género en la movilidad en regiones urbanas de Andalucía. *Revista Latino-Americana de Geografía y Género* (4), Andalucía.
- Philo, C. (1999). *Más palabras, más mundos: reflexiones en torno al giro cultural y a la geografía social*. Documents D'analisi Geografica (34), 81-99.
- Report it to Stop it, c. (2016). Haringey. Obtenido de <https://www.haringey.gov.uk/community/community-safety-and-engagement/tfl-report-it-stop-it-campaign>



- Seamon, D. (1979). *Geography of the Lifeworld*. New York: St. Martin's.
- SEMOVI, S. d. (2019). Estrategia de Género y Movilidad. Ciudad de México: Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.
- 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.
- Zúñiga, E. M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. *Región y Sociedad* (4), 77-100.