

Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano.

Zona Metropolitana de Monterrey

Urban imaginaries and gender violence in urban public transportation everyday mobility. Monterrey Metropolitan Area

Sheila Ferniza-Quiroz *

Karina Soto-Canales*

Recibido: noviembre 04 de 2020.

Aceptado: agosto 27 de 2021.

Resumen

En el presente documento se investigan y representan los patrones de ocupación de las mujeres en las unidades de transporte público de la Zona Metropolitana de Monterrey con un enfoque socioespacial diferenciado por el efecto de la violencia de género. Se incluyen antecedentes teóricos de los estudios urbanos basada en género, violencia, paisajes invisibles, miedo y memoria, así como de los imaginarios urbanos, para, finalmente, establecer un vínculo con la movilidad urbana, en particular, con el transporte público, asimilado como una extensión del espacio público.

Asimismo, se describe la metodología mixta implementada, cuya conformación incorpora la utilización de herramientas gráficas que facilitan la representación e interpretación de las dinámicas de las mujeres en la ocupación de las unidades de transporte público, con las cuales se producen patrones diferenciados de acuerdo con el horario, la ubicación del asiento elegido y las experiencias propias en materia de violencia de género que sirven como representación de la población involucrada en el imaginario urbano.

Finalmente, se reflexiona sobre los diversos obstáculos socioespaciales para la utilización y la ocupación justa y equitativa del transporte público como parte del derecho a la ciudad y sobre los hallazgos en materia de patrones de comportamiento como recurso para la construcción de imaginarios urbanos del miedo, las posibilidades de su investigación posterior y la incorporación o redelimitación de variables que permitan una mayor comprensión del problema expuesto.

Palabras clave: violencia de género, imaginarios urbanos, transporte público, paisajes invisibles.

Abstract

This document presents results on research regarding the occupation patterns of women in the public transport buses of the Monterrey Metropolitan Area with a socio-spatial approach differentiated by the effect of gender violence. Theoretical background on urban studies is included based on gender, violence, invisible, fear, and memory landscapes, as well as urban imaginaries, to establish a link with urban mobility, in particular the public transport service as an extension of the public space. Likewise, the implemented mixed methodology incorporates graphic survey items that facilitate the representation and interpretation of the dynamics of women in the occupation of public transport units considering the time of day, selected seat location, and the difference in patterns considering their experiences regarding gender violence and its effect on the urban imaginary. Finally, it reflects on the various socio-spatial obstacles in the fair and equitable use and occupation of the transport service as part of the right to the city. On the findings in the behavior patterns as a resource for the construction of urban imaginaries of fear. The possibilities of its later research and the incorporation or redefinition of variables allow a greater understanding of the problem addressed.

Keywords: Gender-based violence, urban imaginaries, urban transportation, invisible landscapes.

*Universidad Autónoma de Nuevo León, México. Correos electrónicos: sheilaferniza@gmail.com, karina.sotocnl@uanl.edu.mx

Introducción

La presente investigación aborda el fenómeno de la violencia de género, específicamente, la que se da en la utilización del servicio de transporte público. El objetivo general es identificar los patrones de ubicación de las mujeres dentro de los autobuses de transporte público y diferenciarlos a partir de las variables de horario (diurno y nocturno) y las experiencias de violencia de género. Los autobuses de transporte público se asimilan como una extensión del espacio público, como un componente del paisaje que integra la ciudad, el cual, a pesar de estar continuamente en tránsito, se asimila como una entidad reconocida y replicada; el comportamiento que se produce dentro de ellas no sólo se encuentra diferenciado por cuestiones de género, sino que el colectivo en cuestión expresa sus conductas en función de los símbolos y las representaciones que moldean y limitan su utilización.

Algunos autores explican el paisaje como producto de los cambios que como grupo se ejercen de la naturaleza; el reflejo cultural de una colectividad en un territorio definido se encuentra en una permanente transformación y cuya configuración integra pasado, presente e, incluso, futuro. La presente investigación pretende develar los atributos del paisaje como un elemento o constructo socioespacial en donde se contienen cualidades tangibles e intangibles, así como establecer si dichas cualidades se vinculan a cuestiones estructurales y funcionales desde lo que refieren los estudios de género (Nogué, 2012; Lindón, 2005; Bailly, 1978).

Además, este paisaje se produce en el espacio, en uno que a pesar de ser un vehículo motorizado es para fines y propósitos de este documento una extensión del espacio público, por lo que se recurre a la exposición de algunos autores que explican sus características como el sitio donde acontecen ciertas actividades (recreativas, deportivas, sociales) o donde las entidades sociales ejecutan sus derechos (a la ciudad, a la movilidad, a la accesibilidad); por tanto, el espacio público se transforma en el contenedor urbano de la función social (Lefebvre, 1978; Correa, 2011; Borja, 2012).

De tal manera, en dichos espacios se establecen parámetros de convivencia y organización e, incluso, se aportan consideraciones para el diseño urbano, arquitectónico o paisajístico con la cual se garanticen los derechos de las entidades sociales asimiladas como usuarios (movilidad-accesibilidad) (Borja y Muxi, 2003; Ugalde, 2015:571). A pesar de las condiciones socioespaciales, el espacio público dista de propiciar tales consideraciones, debido a que el usuario, en general, se enfrenta a un sitio de desigualdad, segregación e inseguridad que compromete las posibilidades de interacción y utilización del espacio público, lo que dificulta su disfrute (Ramírez, 2016). Por lo tanto, para el caso de estudio, la unidad de transporte público se entiende como un elemento más del paisaje urbano y como una extensión del espacio público estático, es decir, un espacio público móvil, en el cual se replican las dinámicas sociales de dominación, subordinación y violencia que se presentan, de manera generalizada, en los espacios públicos.

La fundamentación teórica de la investigación se conforma al ejecutar el vínculo de conceptos como los imaginarios urbanos y los paisajes (invisibles y del miedo) con sus componentes materiales y no materiales. Se parte de la premisa de que el comportamiento social dentro del espacio urbano, y en especial dentro de las unidades del transporte público, es diferenciado según el género, por lo que se precisa de la identificación de necesidades y vulnerabilidades para las mujeres en materia de movilidad. Posteriormente, se explora el fenómeno de la violencia, en particular, de la violencia de género enmarcada dentro del sistema patriarcal.

A partir de la revisión previa y de las metodologías implementadas, se facilita el proceso de elección, configuración y ejecución para la técnica metodológica utilizada para este caso de estudio. El instrumento contempla la recuperación de información socioespacial que permita la identificación diferenciada de los patrones de comportamiento de las mujeres en la ocupación del transporte público, por lo que ningún análisis anterior se utiliza como referencia, ya que no se encuentran evidencias que exhiban lo que se propone la presente investigación.

El fenómeno particular analizado es la forma en que las mujeres ocupan los asientos de los autobuses del servicio de transporte público en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM),¹ para lo cual se integra información sobre la movilidad cotidiana de un sector que establece sus patrones de ocupación en función de experiencias previas relacionadas con la violencia de género; por lo tanto, se profundiza en la percepción de inseguridad y la violencia contra las mujeres originada en los autobuses del servicio de transporte público.

Posteriormente, se muestran resultados del instrumento metodológico donde se destacan tres escenarios diferenciados y contrapuestos (por horario y universo de estudio) en torno a la ocupación de las unidades de transporte público, así como las motivaciones por las cuales se producen y reproducen las conductas del colectivo de análisis.

La construcción socioespacial del paisaje urbano a través del género: de lo tangible hacia lo intangible

Diversas fuentes señalan cuáles son las consideraciones, conceptos, temas o áreas del fenómeno urbano; poco a poco, su conformación se ha modificado para incorporar nuevas áreas de conocimiento o aspectos que previamente habían sido desestimados. La definición o delimitación de lo que involucra dicho fenómeno, así como lo referente al ejercicio investigativo en sí no debe contemplarse como algo estático; la versatilidad y la velocidad con la que surgen hallazgos permiten añadir inéditas áreas de oportunidad.

¹ Se conforma por doce entidades municipales: Abasolo, Apodaca, Cadereyta Jiménez, Ciénega de Flores, El Carmen, General Escobedo, General Zuazua, Hidalgo, García, Juárez, Guadalupe, Monterrey, Pesquería, Salinas Victoria, Santiago, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García y Santa Catarina.

Algunos aspectos integrados al estudio del fenómeno urbano son: social, económico, espacial, ético, tecnológico, ambiental, antropológico, psicológico, sólo por mencionar algunos (Munizaga, 1997; Castells, 1983). De manera oportuna, Lindón (2007) expone la transformación del abordaje de los estudios referentes a lo urbano; precisa que previamente éstos reflexionan un enfoque histórico sobre el espacio, así como también lo sociopolítico y socioeconómico; de igual manera, relaciona la carencia de explicaciones de los fenómenos de estudio con la ausencia de un componente elemental del espacio, es decir, lo no material o intangible; aspecto que se introduce en la estructura de la presente investigación.

Dentro de esta concepción holística relativa al espacio, se requiere establecer su asimilación como paisaje, el cual se entiende como una construcción social; así, éste incluye tanto componentes tangibles como intangibles. Pese a que gran parte de las referencias teóricas se concentran en los aspectos materiales espaciales como sus atributos, formas, entre otros, en los últimos años se demuestran consideraciones intangibles a partir de los imaginarios urbanos. Por lo anterior, en esta investigación, el paisaje se asimila como el enfoque individual y, por lo tanto, diferenciado, de los elementos tangibles e intangibles que permiten la elaboración de constructos socioespaciales (Lindón, 2005; Appadurai, 2007).

En función de la temática principal, se afirma que, en la construcción del paisaje de la movilidad cotidiana dentro de los autobuses del transporte público vinculada al sujeto, las mujeres tienen una producción del paisaje distinta a la de los hombres. De acuerdo con el propósito de la investigación relacionado con la violencia de género, en la definición expuesta por Appadurai (2007), se encuentran características determinantes en la construcción socioespacial del paisaje y su relación con la violencia: orden, regularidad, predictibilidad, rutina y cotidianidad.

Si bien se ha avanzado en las últimas décadas en materia de equidad, el peso de la estructura patriarcal permanece en la sociedad y las conductas de subordinación y dominación hacia las mujeres se exterioriza en entornos urbanos, privados y públicos (Borja y Castells, 1997: 75); basta asimilar que los procesos de desigualdad en la producción y distribución espacial responden a la construcción y a la manifestación de múltiples relaciones de poder; entre ellas, las que se vinculan a los sistemas de género, donde se reflejan y reafirman permanentemente situaciones de desigualdad y jerarquización entre mujeres y hombres (Del Valle, 1997; Vargas, 2007).

Género, espacio y movilidad, atributos intangibles de violencia y dominación

Históricamente, en lo concerniente al espacio, se establece una dicotomía: público y privado; el primero ha sido considerado de dominio de los hombres y lo privado se relaciona con lo doméstico y, por lo tanto, dicho sitio se asocia a las mujeres (Del Valle, 1997). Sin embargo,

en la actualidad, la participación femenina en la vida pública y laboral, como un hecho cotidiano, ha modificado la percepción y la estructura previamente establecidas y estudiadas; a pesar de ello, ha sido marginal en la planeación urbana y, de alguna manera, se sufren los efectos al omitir un componente fundamental de la vida social (Townsend, 2006).

Las consecuencias de esta ausencia pueden identificarse en el diseño y en la planeación de las ciudades en función de las dinámicas de habitar de los hombres y, sobre todo, porque en dichas medidas permanecen sin reconocerse las diferencias en las necesidades de ambos géneros; al respecto, Ortiz (2007) concluye que el espacio urbano no es neutro desde la visión de género, sino que es una construcción socioespacial y, para denominar dicha situación García *et al.* (2014) utilizan el término de espacio generizado. La desigualdad en el disfrute y la utilización del espacio público también lo abordan Borja y Muxi (2003) y fundamentan que quienes más lo necesitan (calidad, accesibilidad y seguridad) son generalmente los que tienen más dificultades para acceder o estar en él y enfatiza, de igual manera, los grupos demográficos (niños, mujeres, inmigrantes, entre otros) que resienten la exclusión de la vida colectiva.

Como parte de una realidad, la mujer es quien, como un asunto de rol, tiene a su cargo el cuidado de otras personas; dicha responsabilidad es parte de las características histórico-sociales atribuidas al género femenino; la condición de subordinación de las mujeres concierne al sistema patriarcal (Torres, 2008; Munévar, 2013; Borja, 2012) incluso, cuando tienen las mismas responsabilidades económicas, educativas o laborales que su contraparte masculina. Esta responsabilidad incide en los patrones de movilidad geográfica presente en el género femenino; si bien los hombres suelen hacer comúnmente como viaje predominante el trayecto de ida y vuelta al trabajo, las mujeres, en cambio, realizan múltiples desplazamientos usualmente vinculados a esta labor de cuidado.

Este vacío de perspectiva de género en el desarrollo de las ciudades provoca entornos hostiles para las mujeres; al respecto, Honneth (citado en Fernández y Vasco, 2012: 470) señala como una “falta de respeto” las dimensiones del desprecio (maltrato físico, privación de derecho y marginación social) y para el caso particular de la desigualdad de la movilidad; Augé (2015) menciona que en estos recorridos es donde se soporta lo insoportable: una pesadilla; ésta configura, a su vez, una identidad de resistencia, así como un imaginario del miedo; por lo tanto, la recopilación de evidencias permite constatar, para no olvidar, lo que en la movilidad cotidiana vive el género femenino.

Consciente de lo anterior, Ortiz (2007) expresa que no importa la diversidad de experiencias ni las posiciones de las mujeres en la sociedad; sea cual sea su identidad, se comparte la violencia urbana, la cual se enmarca en un contexto global y tiene causas estructurales dentro de las que se encuentran el patriarcado y la dominación, la cultura y las inequidades económicas. Esta violencia tiene un carácter global, pues no hay lugar en el

mundo en el que se pueda asegurar a las mujeres una libertad completa de la violencia; asimismo, tiene un carácter particular, pues varían de acuerdo con el contexto geográfico en el que se ejerce (OMS, 2006).

Aunado a lo anterior, según Vargas (2007), en dicho fenómeno se abarcan la totalidad de prácticas y relaciones sociales entre hombres y mujeres que sucedan de manera indiferenciada en el espacio público y privado; la violencia concentra tanto lo real como lo imaginario, siempre y cuando, ésta limite el desarrollo pleno de la mujer.

Anteriormente, se menciona que en la violencia de género existen aspectos conductuales como el patriarcado, el cual se define como la dominación sistémica de las mujeres por los hombres; y tiene diferentes manifestaciones. El patriarcado se refuerza a partir de los roles de género asignados a hombres y a mujeres bajo una concepción androcéntrica (García y Cabral, 1999:); usa la violencia contra las mujeres como mecanismo para mantener la autoridad masculina; el nivel de dominación abarca toda estructura organizacional de la sociedad: política, derecho y cultura (Castells, 2003a). La cultura es otro factor que incide en la violencia contra las mujeres; si bien es un elemento cambiante en la sociedad, refleja valores, prácticas y relaciones de poder que, bajo el concepto de tradiciones, suele justificar esta violencia (OMS, 2006).

Los paisajes invisibles y del miedo

Previamente, se ha establecido el propósito de esta investigación, el cual considera al paisaje como un elemento que contiene cualidades tangibles e intangibles. Al respecto, de acuerdo con Lindón (2005), el proceso donde ambos elementos se conjugan se produce a partir de experiencias personales en situaciones específicas y se vincula a los componentes materiales del paisaje; a partir de ello, se da una reapropiación y resignificación, que no suelen incidir en el mundo de lo material, por lo que mantiene la invisibilidad (intangibilidad) de estos paisajes sólo para quienes experimentan el proceso.

Aragón (2014) señala que la violencia se manifiesta en el espacio de diversas formas, y puede ser: tangible cuando es observada y subjetiva cuando quien observa requiere de un proceso de impacto a través de medios masivos de comunicación hasta impactar la significación, tanto del lugar como del imaginario; el sujeto se convierte en testigo directo o indirecto según sea el tipo de contacto con los sucesos. Algunos autores denominan de diversas formas al concepto: para Castells (2003b), es un paisaje mental atemporal; según García Canclini (en Appadurai, 2007: 13), lo define como paisajes de la memoria; por su parte, Appadurai (2001) desagrega aún más y lo especifica como paisaje ideológico.

El presente estudio se da a la tarea de analizar los paisajes en torno a la violencia; los paisajes del miedo pueden reflejar algunas características negativas visibles para quienes los observan, directa o indirectamente; el impacto producido establece desde lo tangible e intangible la identificación de una situación de violencia. Para el caso particular de estudio, la unidad de transporte público es una extensión del espacio público o del paisaje y, dadas las condiciones de interacción social, es donde se presenta la posibilidad de incorporar y construir, desde lo intangible, el imaginario urbano de las mujeres como paisaje del miedo.

Dados los antecedentes y la fundamentación del presente, se establecen los siguientes cuestionamientos para el estudio de caso: ¿qué elementos de la violencia de género están presentes en los imaginarios urbanos de las usuarias del transporte público?, ¿cómo influyen estos elementos en la decisión sobre la ocupación de las unidades del transporte?

Metodología

Tras una revisión de investigaciones previas que abordan el transporte público y el género, se encuentra que existe una mayor disposición a la utilización de herramientas cuantitativas con la finalidad de dimensionar (proporción, escala, frecuencias, entre otros) el alcance del fenómeno a través de encuestas. Asimismo, se identifican estudios de planeación y operación de los servicios de transporte desde la perspectiva de género e, incluso, sobre la participación de las mujeres en los empleos operativos en las compañías de transporte públicas y privadas. Igualmente, tras el análisis de antecedentes, se reconoce otra vertiente sobre los estudios, el cual contempla al estudio del impacto que tienen los servicios de transporte hacia lograr una equidad de género.

Para determinar la influencia de los imaginarios urbanos relacionados con la violencia de género en la ocupación del transporte público se plantea una metodología mixta. Ambas aproximaciones se realizan a través de una encuesta en línea dirigida a mujeres de 18 años y más, usuarias del transporte público en la ZMM.

La encuesta se diseña con funciones que permiten a las personas encuestadas seleccionar, de una imagen en planta² de un autobús típico, la ubicación que prefieren ocupar al transportarse en tres condiciones: 1) ubicación del asiento que eligen al trasladarse en autobús, 2) ubicación del asiento que eligen al trasladarse de noche en autobús (si ésta es una ubicación distinta a la anterior) y 3) ubicación del asiento que no elegirían para trasladarse en autobús.

² Vista del autobús desde arriba sin el techo o cubierta; el gráfico permite facilitar la lectura del espacio respecto a los asientos dispuestos adentro.

El componente con el cual se pretende establecer un precedente de la encuesta se concentra al incluir junto a la localización del lugar dentro de la unidad una explicación sobre las motivaciones o experiencias previas de las encuestadas para la elección de cada opción. Se incluye una pregunta en donde se les solicita seleccionar del Violentómetro³ todas aquellas manifestaciones de violencia que hayan presenciado dentro de un autobús de transporte público; de esta manera, se elige la que más mujeres han sufrido para relacionarla con las ubicaciones que seleccionan al transportarse en autobús y diferenciar la experiencia de quienes no la han experimentado (UPGPG, 2009).

La recopilación de respuestas está en función de tres aspectos: municipio de residencia, grupo de edad y rutas que habitualmente utilizan las encuestadas; lo anterior se justifica para que en la comprobación de respuestas se produzcan como una generalidad y no como un asunto específico del perfil socioeconómico (edad, rol, actividad económica, sólo por mencionar algunos). En cuanto a la diferenciación de acuerdo con los grupos de edades, el diseño del instrumento de investigación se elabora con la posibilidad de segmentar por grupos a la población encuestada; los segmentos son congruentes con los quiebres establecidos en el Censo de Población y Vivienda del INEGI y son: a) de 18 a 24 años, b) de 25 a 29 años, c) de 30 a 49 años, d) de 50 a 59 años, e) de 60 a 64 años y f) de 65 años y más. En referencia al municipio de residencia, las encuestas se ejecutan a la población que reside en 9 de los 12 municipios centrales de la metrópoli de estudio, ya que éstos concentran 94% de las rutas del servicio de transporte urbano.

La encuesta se distribuye a través de redes sociales y servicios de mensajería instantánea, por lo que está limitada a aquellas usuarias con acceso a dispositivos electrónicos y a Internet. Al realizarse de manera virtual, el instrumento presenta retos en la captura de respuestas de la población de la tercera edad, ante una evidente segregación tecnológica; dicha situación ajusta el protocolo para la participación por lo que se realizan algunas aproximaciones a las usuarias en las unidades de transporte público sin tener éxito, lo cual representa una limitante respecto al conocimiento general del fenómeno de estudio.

³ El violentómetro es un material gráfico generado por investigadoras del Instituto Politécnico Nacional en el que se jerarquizan 27 manifestaciones de violencia en una escala ordenada de menor a mayor (UPGPG, 2009). Este instrumento ordena las violencias para ilustrar que la violencia escala, y considera las bromas hirientes como la violencia más baja y el asesinato como la violencia más alta: <https://www.ipn.mx/genero/materialesdeapoyo/violentometro.html>

La Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) y el servicio de transporte público

La ZMM es la tercera ciudad más poblada de México con 4'689,601 habitantes de acuerdo con el Consejo Nacional de Población con datos de la Encuesta Intercensal 2015 de INEGI. Se integra por 18 municipios, según la "Delimitación de Zonas Metropolitanas de México 2015", publicada por CONAPO (2018), y sus municipios se clasifican en tres categorías:

1. Municipio central: Apodaca,⁴ Carmen, García, San Pedro Garza García, General Escobedo, Guadalupe, Juárez, Monterrey, Salinas Victoria, Santiago, San Nicolás de los Garza y Santa Catarina.
2. Municipio exterior definido con base en criterios estadísticos y geográficos: Cadereyta Jiménez, General Zuazua y Pesquería.
3. Municipio exterior definido con base en criterios de planeación y política urbana: Abasolo, Ciénega de Flores e Hidalgo.

La ZMM ha tenido un crecimiento territorial y poblacional, como el resto de las ciudades del país. Se estima que, en este territorio, entre 1980 y el 2010, la población se duplica; y de contar con 2'061,744 habitantes alcanza los 4'106,054. En cuanto a su superficie, pasa de 12,855 hectáreas en 1980 a 63,018 en 2010 (Topelson, 2012). En este segmento temporal, los municipios metropolitanos se incrementan en más del doble; de contar con sólo ocho entidades en 1980 (Negrete y Salazar, 1986), para el 2010 integra 13 (CONAPO, 2010) y en la actualidad se consideran como ZMM 18 municipios, mencionados con anterioridad.

Para el caso de estudio, la expansión urbana exhibe que las proporciones mayores de crecimiento suceden desde lo espacial, lo que ocasiona el incremento de distancias entre el origen y el destino de los viajes de las personas que habitan la ciudad, y, en consecuencia, mayores tiempos de traslado. En entornos dispersos, como la ZMM, la opción que suele resultar más conveniente para los traslados es el automóvil, ya que las grandes distancias imposibilitan los desplazamientos en medios no motorizados (caminar o bicicleta) y vuelven tardados los traslados en transporte público.

Estas condiciones de movilidad se han visto exacerbadas por la recurrente inversión pública en infraestructura para el automóvil que incluye pavimentación, bacheo y pasos a desnivel (cuadro 1). Los datos demuestran la disparidad económica para los proyectos de movilidad, donde se desestiman las actividades no motorizadas y se promueven las referentes a la utilización de vehículos automotores.

⁴ En la "Delimitación de Zonas Metropolitanas de México 2015", el municipio de Apodaca no se encuentra indicado dentro de la clasificación por categorías. Se tomó de referencia la "Delimitación de Zonas Metropolitanas de México 2010" para categorizarlo como municipio central.

Cuadro 1. Recursos federales para movilidad gestionados entre 2011 y 2017 por el gobierno del Estado de Nuevo León y los gobiernos municipales

No motorizado	Valor Porcentual de Recursos Federales	Motorizado	Valor Porcentual de Recursos Federales
Infraestructura peatonal	De 1% a 7%	Transporte Público	De 0% a 12%
Infraestructura ciclista	De 0% a 2%	Infraestructura vehicular	De 21% a 56%
Espacio público	De 7% a 20%	Pavimentación	De 12% a 59%

Fuente: ITDP (2019).

Transporte público y género en la Zona Metropolitana de Monterrey

La información disponible sobre el transporte público en la ZMM no ha sido actualizada desde hace varios años y es uno de los retos que presenta este medio de movilidad en la ciudad. En el Área Metropolitana de Monterrey existen dos tipos de servicios de transporte público masivo que incluyen el sistema colectivo tipo metro (Metrorrey), el cual cuenta con dos líneas en operación y la línea 3 en construcción, así como el sistema de autobuses tipo Bus Rapid Transit (Ecovía) con una línea en operación.

Además, de acuerdo con Osman y Burciaga (2019), existen en operación 134 rutas radiales, 29 rutas periféricas, 31 rutas de microbús y tres rutas denominadas intramunicipales; como parte de su investigación, analizan la movilidad de las mujeres en esta metrópoli e identifican que el 63.3% de ellas hace uso del transporte público para realizar viajes con motivo de trabajo y que el 10.5% lo utiliza para acudir a la escuela.

En cuanto a frecuencia de uso, el 30% de las personas de sexo femenino en la entidad hace uso del transporte público cuatro o más veces al día; de este grupo, el 91.7% se traslada en horarios considerados de mayor peligro; una tercera parte usa el servicio de en horarios comprendidos entre las cuatro y las seis de la mañana, y casi la mitad de ellas lo hacen en un horario entre las seis de la tarde y las 12 de la medianoche. Respecto a los tiempos de traslado, se estima que el recorrido promedio tiene una duración mayor a 40 minutos (Osman y Burciaga, 2019).

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016, el 59.3% de las mujeres en Nuevo León ha sufrido algún tipo de violencia. Al desagregar dicha información por ámbito en el que se ha ejercido la violencia, el 35.7% de las mujeres ha sido víctima en el ámbito comunitario (INEGI, 2016). En este mismo año, el porcentaje de mujeres mayores de 18 años que percibían inseguridad en el estado era de 75.3% (INEGI, 2016).

En relación con el tema de inseguridad y violencia en el transporte público, es posible identificar que, de acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2018, el 78.7% de las mujeres en el estado de Nuevo León percibe el transporte público como inseguro. Al migrar a los datos de prevalencia de actos de acoso y violencia sexual contra las mujeres, a partir de los resultados de la encuesta realizada por ONU Mujeres y EPADEQ A.C., el 91.6% de ellas ha vivido al menos una situación de violencia sexual durante sus traslados al utilizar el transporte público en la ZMM; en 2018, esta situación la ha vivido el 84.7% de usuarias (Osman y Burciaga, 2019).

Resultados

Espacios invisibles y del miedo en el transporte público de la Zona Metropolitana de Monterrey

El análisis del caso de estudio se produce por medio de una encuesta en línea elaborada en el software Qualtrics; consiste en 10 preguntas (abiertas y cerradas) con las cuales se obtienen datos espaciales, sociales, locativos, de ocupación de la unidad y de experiencias respecto a la violencia de género a fin de generar patrones en la ocupación de las unidades de transporte público y el tipo de violencia presenciado. La responden 147 mujeres adultas que usan habitualmente el transporte público en la ZMM; los resultados expuestos se obtienen a partir de 136 encuestas, ya que se depura y omiten las que presentan deficiencias en su llenado.

De acuerdo con los parámetros de diferenciación socioespacial y con la finalidad de obtener ponderaciones equiparables en la recopilación de respuestas para el instrumento de investigación, se producen índices e indicadores con respecto a la población total, población femenina de 18 a 64 años, rutas de transporte urbano en circulación por las entidades que obtienen la mayor parte del servicio (cuadro 2) a fin de garantizar que los resultados fueran generales y diversificados y que, incluso, pudieran implementarse comparativas preliminares entre grupos de edades o entidades.

Cuadro 2. Ponderación de variables cuantitativas con respecto a la metrópoli (ZMM) para producir generalidades de las características socioespaciales para establecer perfiles locativos de las encuestadas

Municipio	Población total 2010	% de población con respecto a la ZMM	% de encuestadas según el municipio de residencia	Población femenina de 18 a 64 años	% de población femenina de 18 a 64 años respecto a la ZMM	Rutas de transporte	% de rutas con respecto a la ZMM	% de rutas utilizadas por las encuestadas
Monterrey	1,135,550	28.89	38.24	354,367	33.74	150	83.33	49.33
San Nicolás de los Garza	443,273	11.28	13.24	147,523	14.05	65	36.11	56.92
San Pedro Garza García	122,659	3.12	1.47	41,632	3.96	26	14.44	57.69
Guadalupe	678,006	17.25	13.24	214,178	20.39	59	32.78	44.07
Apodaca	523,379	13.31	16.18	154,701	14.73	43	23.89	53.40
Escobedo	357,937	9.11	7.35	104,421	9.94	34	18.89	58.82
García	143,668	3.66	2.2	40,587	3.39	34	18.89	11.76
Juárez	256,970	6.53	5.88	72,632	6.92	11	6.11	72.73
Santa Catarina	268,955	6.84	2.21	82,510	7.86	26	14.44	42.31

Fuente: Soto (2017)

Los datos expuestos permiten observar cómo las cualidades del municipio de Monterrey conservan la jerarquía de capital desde lo demográfico hasta en materia de servicio de transporte urbano; los valores porcentuales oscilan entre el 28.89 de población y el 83.33 de las rutas; si se produce a manera de comparativa con la entidad periférica con menor población, esto es García, los porcentajes son del 3.66 y del 18.89, respectivamente. En síntesis, se advierten fluctuaciones desde lo demográfico en concentración y género e, incluso, en materia de movilidad.

Respecto a la información de residencia y de rutas utilizadas por las encuestadas, como mecanismo de diversificación del perfil de las encuestadas, simultáneamente, se procuran las características en cuanto a los grupos de edades; asimismo, se establece cierta proporción en la participación para que fuera una percepción generalizada. Como resultado final, se obtiene la siguiente distribución: de 18 a 24 años, 37%; de 25 a 29 años, 26%; de 30 a 49 años, 26%; de 50 a 59 años, 10%; y de 60 a 64 años, 1%.

De las mujeres encuestadas, el 67.6% usa el transporte de manera habitual (todos o casi todos los días de la semana), el 19.1% lo hace intermitentemente (algunas veces al mes), el 6.6% lo utiliza esporádicamente (algunas veces al año) y el 6.6% de ellas usaba el transporte público, pero lo dejó de ocupar. El 86.8% se desplaza a pie hasta la parada de autobús; el resto utiliza otros medios de transporte, como bicicleta, taxi o auto como pasajera.

Respecto a si hay alguna hora del día en la que se sienten menos seguras al hacer uso del transporte público, respondieron: el 87.51% por la noche, el 5.14% por la mañana, el 5.88% por la tarde y el 1.47% al medio día.

Posterior al bloque de preguntas sobre el uso del transporte público, se muestran tres escenarios de ocupación del autobús de transporte público descritos más adelante. Para ello, se recurre a una imagen que representa el autobús visto desde arriba (en planta), con el detalle del interior dibujado; en la imagen se presentan elementos fundamentales para el ejercicio, como: la ubicación del chofer, las puertas para ascenso y descenso y los asientos de manera individual para identificar con mayor facilidad el pasillo central y diferenciar los asientos con respecto al pasillo o la ventana.

Se utiliza un formato de pregunta del tipo “mapa de calor”, el cual permite que cada encuestada responda sólo una vez a través de la ubicación de un punto sobre la imagen. El software de encuesta realiza agrupaciones de los puntos colocados con cada respuesta, mostrando áreas de “mayor calor” o mayor incidencia en color rojo y de “menor calor” o menor concentración en color azul para generar contraste; para representar el espectro intermedio, se utilizan los colores turquesa, verde y amarillo.

Para comenzar, respecto al bloque sobre los patrones de ubicación o elección de asiento en las unidades de servicio de transporte urbano, se precisa que las encuestadas contesten de manera general cuáles asientos prefieren ocupar. Con las respuestas obtenidas, se pretende establecer un precedente sobre las preferencias de las encuestadas sin vincular a otro componente su comportamiento.

Posteriormente, se solicita que las encuestadas identifiquen el lugar que ocupan cuando el traslado se realiza durante la noche. El propósito es responder a dos supuestos: establecer los patrones de ocupación para determinar los espacios de mayor preferencia al viajar de noche e identificar si ante el efecto de la variable temporal (horario) se presentan cambios respecto a la selección inicial.

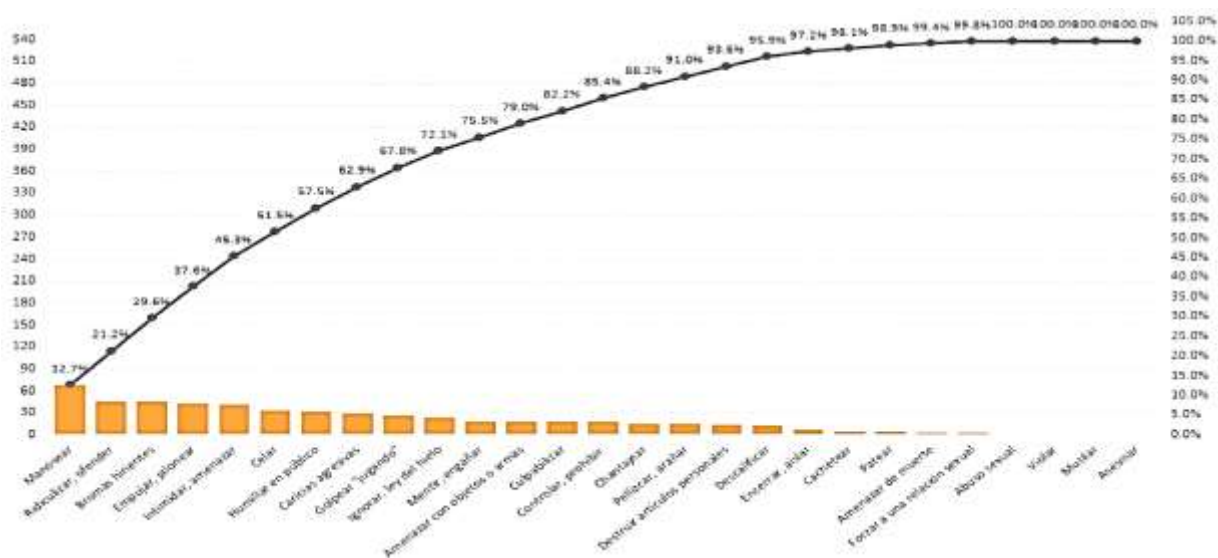
Para finalizar el segmento relativo a la ocupación, se produce una tercera y última recolección de información a partir de la imagen de la disposición de asientos del autobús. El propósito es producir información comparativa entre los diversos supuestos establecidos, con lo cual se pueda aceptar o refutar que en la utilización del servicio de transporte existen patrones socioespaciales de las mujeres como respuesta a las diferentes condiciones vividas en los trayectos de movilidad cotidiana en diferentes horarios del día.

La encuesta termina al solicitar a las mujeres seleccionar todas las manifestaciones dentro de la escala de violencia que habían presenciado dentro de un autobús de transporte público considerando las categorías del Violentómetro.

De las 27 manifestaciones presentadas en la escala, 24 fueron seleccionadas por al menos una encuestada; sin embargo, las tres manifestaciones más altas en la escala de violencia, violar, mutilar y asesinar, fueron las únicas que no se seleccionaron. La manifestación más alta seleccionada fue abuso sexual y con más menciones fue manosear, ubicada a la mitad de la escala del Violentómetro (UPGPG, 2009).

Se identifican variaciones en el comportamiento del universo de estudio considerando las variables de la hora día en la que se realiza el viaje y el precedente de violencia. De acuerdo con la ley de Pareto, se observa que el 21.2% del universo de estudio ha experimentado, de acuerdo con la diversificación de violencia establecida en el Violentómetro, “Manosear” y “Ridiculizar, ofender” (figura 1); asimismo, el 8% del universo de estudio no ha presenciado violencia en sus trayectos.

Figura 1. Diagrama de Pareto de las violencias presenciadas en algún autobús de transporte público

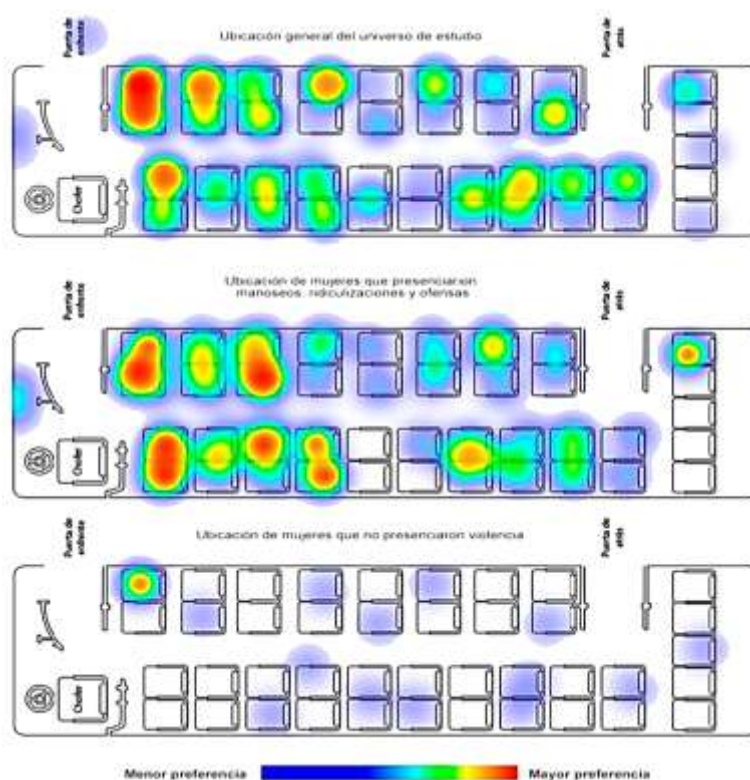


Fuente: elaboración propia (2020).

A partir de este análisis, se considera ejecutar la contraposición de construcciones socioespaciales en función de dichas variables, la violencia presenciada y la hora del día. Las manifestaciones de violencia con mayores menciones suman 21.2% (Pareto) y son “Manosear” y “Ridiculizar, ofender”; así, se generan dos grupos: donde se incluyen las mujeres que sí presencian estos tipos de violencia y donde no presenciaron ninguna violencia; además, se generan los mapas de calor de patrones de ocupación del autobús para facilitar el análisis comparativo de los patrones de ubicación entre el universo, el grupo de mujeres que presenciaron la violencia (filtrada por Pareto) y quienes no presenciaron violencia.

Al comparar las respuestas por grupo para la pregunta sobre la ubicación general (figura 2), es posible observar que, en general, las encuestadas presentan una distribución a lo largo de todo el autobús, con mayor presencia al frente, cerca del chofer, así como cerca de la puerta trasera, y con menor presencia en la última fila y en el centro. La ubicación de las mujeres que presenciaron manoseos, ridiculizaciones y ofensas es similar a los patrones de localización del universo de estudio, con una concentración un poco mayor en la mitad frontal del autobús. Por su parte, las mujeres que no presenciaron violencia presentan una distribución general con poca concentración en la primera fila.

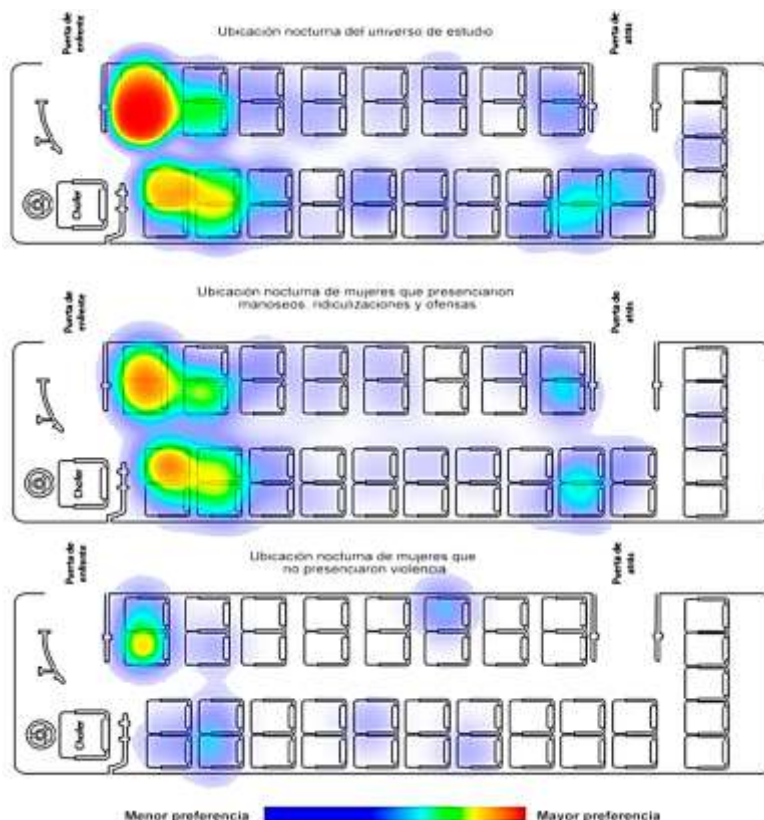
Figura 2. Mapas de calor de ocupación en los autobuses de transporte público diferenciada según el universo de estudio, las mujeres que han presenciado manoseos, ridiculizaciones y ofensas, y las mujeres que no han presenciado violencia



Fuente: elaboración propia (2020).

Al analizar las respuestas sobre la decisión de ubicación de las mujeres en el autobús al viajar de noche (figura 3), es posible observar un cambio significativo; los tres grupos analizados eligen ocupar los asientos de las filas frontales, cercanas a la puerta delantera y al chofer del autobús. La principal diferencia encontrada entre los tres grupos es que las mujeres en el universo de estudio y las mujeres que han presenciado violencia, también presentan selección de asientos cercanos a la puerta trasera del autobús.

Figura 3. Mapas de calor de ocupación nocturna en los autobuses de transporte público diferenciada por el universo de estudio, las mujeres que han presenciado manoseos, ridiculizaciones y ofensas, y las mujeres que no han presenciado violencia

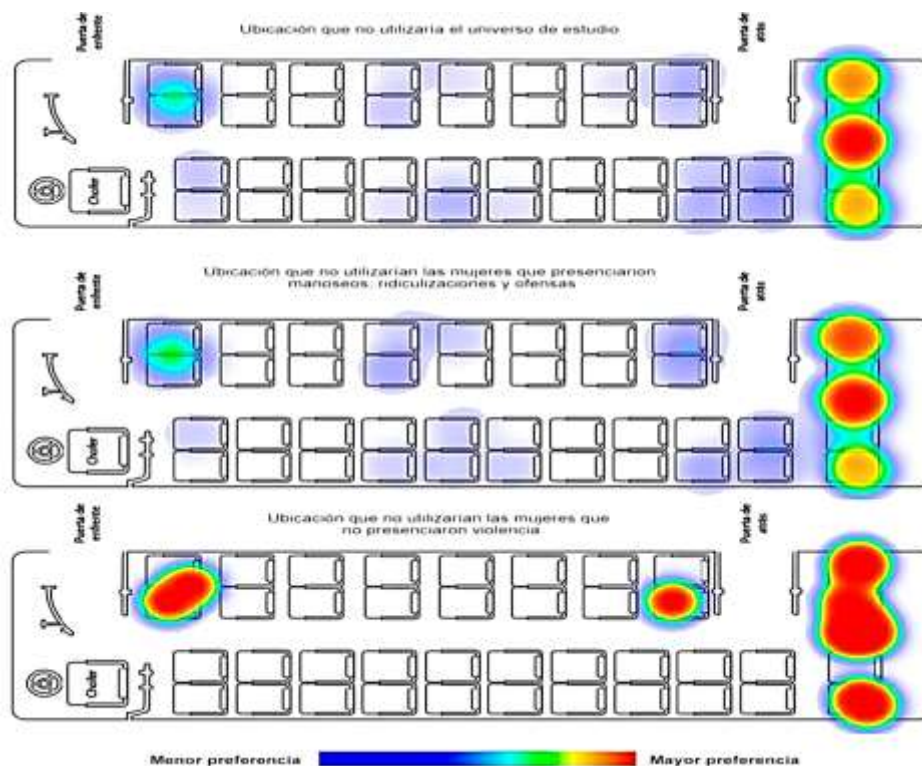


Fuente: elaboración propia (2020).

Por último, se realiza la comparativa entre las ubicaciones en donde las mujeres no viajarían (figura 4). En los tres grupos analizados, predomina la última fila de asientos como el lugar a evitar al transportarse en autobús. Dentro de las diferencias se encuentra que, para las mujeres del universo de estudio y para las que han presenciado violencia, la zona intermedia del autobús presenta algunos asientos señalados; mientras que quienes no han presenciado violencia concentran su selección en la primera y última fila y junto a la puerta trasera.

El resultado para dicho cuestionamiento exhibe, a partir de la interacción de los atributos espaciales del autobús, que la última fila de asientos es la ubicación con mayor concentración de respuestas y, por lo tanto, es la zona que no ocuparían. En la mayoría de los autobuses de la ZMM, la última fila de asientos se encuentra elevada dos escalones por encima del nivel general de la unidad. Los argumentos para evitar dicha sección se encuentran que son lugares con dificultad para salir y que pueden ser inseguros o que tienen poca visibilidad.

Figura 4. Mapas de calor de las ubicaciones que no ocuparían en los autobuses de transporte público diferenciado por el universo de estudio, las mujeres que han presenciado manoseos, ridiculizaciones y ofensas, y las mujeres que no han presenciado violencia



Fuente: elaboración propia (2020).

Dentro de las preguntas sobre la ocupación de las unidades del servicio de transporte se incluye un apartado para que las encuestadas expliquen o describan las razones por las que ocuparían o no estos lugares. En el caso particular sobre el asiento que no ocuparían, se presentan comentarios que pueden agruparse de la siguiente manera: a) no se sentarían en la primera fila de butacas debido a que son lugares destinados a personas con discapacidad, embarazadas o adultos mayores (por tanto, se entiende que no ocupen esos espacios para reservarlos a otros grupos con mayor vulnerabilidad) y b) quienes no ocuparían la última fila de asientos argumentan en función de inseguridad, seguridad o miedo.

Estos últimos incluyen tres constructos socioespaciales: en primer lugar, por ser susceptibles o sentir mayor susceptibilidad a sufrir un asalto; en segundo sitio, percibir la vulnerabilidad de sufrir algún percance vial; y, en tercero, la percepción de inseguridad de sufrir algún tipo de violencia sexual física; por ende, se confirma que, dentro del accionar del género femenino en la elección del asiento de la unidad de transporte colectivo, el miedo y la violencia de género son factores determinantes y, por lo tanto, en el imaginario urbano del género femenino, la violencia de género sí determina los patrones de ocupación de las unidades.

De esta manera, queda expuesto que el proceder del género en cuestión es una reacción producto del imaginario urbano, como resultado de experiencias e información adquiridas previamente. Esto reconfigura sus hábitos y, desde un patrón de ocupación de los autobuses, limita la ocupación del espacio en función de condicionantes relacionadas con la vulnerabilidad e inseguridad, hayan o no presenciado violencia previamente, con las cuales se refuerzan los aspectos de dominación y subordinación que, finalmente, predispone su conducta.

Conclusiones

El género influye en las formas en que se percibe y ocupa el espacio; la evolución de los roles y las aportaciones en relación con el derecho a la ciudad (movilidad) aún no ejerce efecto en su configuración y construcción. Históricamente, al estar bajo una estructura patriarcal, las dinámicas de interacción social se encuentran en función de las necesidades de los hombres, sin embargo, la misma cotidianidad facilita el reconocimiento de la desigualdad habilitada para el género femenino.

Respecto al fenómeno urbano, el espectro donde se omiten dichas consideraciones es amplio, y, de acuerdo con la presente, es un punto de partida. El conocimiento y el reconocimiento de los obstáculos tangibles e intangibles con los que las mujeres adaptan sus prácticas cotidianas en la utilización de las unidades del sistema de transporte público, que se asimila como espacio público móvil, y los resultados expuestos producen una aproximación sobre algunas de las diversas dificultades que enfrentan en su movilidad habitual.

Si bien hay elementos visibles en la ciudad que evidencian las carencias en el territorio, existen otros componentes que generan y reconfiguran paisajes invisibles; como lo señala Appadurai (2007), el orden (lugar), la regularidad (el horario), la predictibilidad (asociaciones sobre conductas del género masculino), la rutina y la cotidianidad con la que suceden eventos de inseguridad y violencia han producido un paisaje del miedo generizado y, en particular, para las mujeres. Las imágenes pasadas y reproducidas por costumbre o por influencia de recomendaciones de los círculos sociales cercanos (familia y amigas), los símbolos y las representaciones inmersas en su imaginario aprisionan simultáneamente la conducta en la utilización del servicio de transporte urbano.

El efecto de dominación es tan arraigado que algunas no logran identificar las razones por las que su comportamiento puede modelarse y reducirse hacia cierto espacio del camión, sobre todo al considerar el efecto del horario y de cómo este proceder consolida el imaginario urbano de los trayectos cotidianos de las mujeres como un imaginario maléfico generizado. Evidentemente, en el transporte público se contienen carencias que pueden ser observadas con facilidad; algunas se relacionan con las características de la infraestructura y el mobiliario urbano; sin embargo, hay condiciones que sólo perciben las mujeres que se

trasladan en este medio de transporte; el material intangible que reproducen refieren percepciones de dominación, subordinación, vulnerabilidad, inseguridad y miedo; las evidencias permiten identificar los obstáculos para lograr una ciudad de justicia social, igualdad e inclusión.

Desde lo general, es complejo identificar con precisión las zonas en las que las mujeres se sienten más o menos seguras; como menciona Bauman (2006), las fuentes de las cuales proviene la inseguridad no se ven; no es fácil encontrarlas a simple vista; sin embargo, los patrones de ocupación de las unidades de transporte bosquejan que las conductas ejecutadas por el género femenino están predispuestas ante eventos previos (propios o ajenos) que reconfiguran su proceder permanentemente.

Al analizar al autobús en materia de seguridad como una unidad espacial o territorial única, se logran identificar como elementos de seguridad la cercanía con las puertas como posibilidad de descenso accesible y rápida ante alguna incomodidad, y la cercanía con y visibilidad del chófer como figura de autoridad y la posibilidad de que intervenga ante una situación adversa; los resultados obtenidos permiten establecer que las condiciones y las conductas de las mujeres se reconfiguran (con un mayor aprisionamiento) durante la noche, pues en dicho horario se experimenta una mayor vulnerabilidad, sea real o imaginada, lo cual produce que se incremente o intensifique la concentración de mujeres en la zona cercana al chófer y a la puerta delantera (acceso).

En cuanto a la diferenciación de ocupación general de género, queda establecido que la zona dominada por los hombres es la última fila del autobús y, por ende, como reacción simultánea, las mujeres establecen que dicho espacio acrecienta su percepción (por asociación: hombre-peligro) de vulnerabilidad e inseguridad, lo que termina por configurar el imaginario del miedo, un imaginario de violencia generizado; aunque en los resultados no se presenten constantes sobre el género del agresor, las estadísticas en materia de transporte e inseguridad en las diversas escalas geográficas reflejan que el género masculino ejerce la mayor parte de la violencia hacia las mujeres en el país.

La finalidad de esta investigación es la producción de evidencia que permita exponer fundamentos para alcanzar justicia social en espacios públicos móviles; como señala Ortíz (2007: 16), donde se reconocen las debilidades presentes dentro del servicio de transporte urbano, con los cuales se proporcionen indistintamente calidad, accesibilidad y visibilidad, que disminuyan y eviten las conductas y las percepciones del género en materia de vulnerabilidad, inseguridad y miedo.

Ante el evidente enfrentamiento de la diversidad del miedo y la violencia suscitada en contra de las mujeres, queda claro que la presente investigación permite el análisis causal de la vulnerabilidad social en la movilidad cotidiana. El estudio permite diferenciar conductas y percepciones, y establece un precedente en materia de género, construcciones socioespaciales e imaginarios urbanos.

Este documento invita, a su vez, a la reflexión sobre un malestar generalizado; es decir, uno que se presenta en un grupo demográfico específico y que amenaza el equilibrio y a la justicia socioespacial de la utilización y disfrute de un espacio/paisaje urbano; asimismo, permite reformular la investigación para incorporar variables que produzcan representaciones sobre subgrupos de estudio adicionales al género; por ejemplo: cuestiones relacionadas con las actividades (ama de casa o estudiantes), aspectos sociales relativos a minorías (étnicas o religiosas), entre otras.

Referencias

- Appadurai, A. (2007). *El rechazo de las minorías. Ensayo sobre la geografía de la ira*. Barcelona, España: Tusquets Editores.
- Appadurai, A. (2001). *La modernidad desbordada. Dimensiones culturales de la globalización*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Aragón, M. (2014). *Ciudad, símbolo e imaginario: Reflexiones sobre vivir el espacio urbano*. Madrid, España: Liber Factory.
- Augé, M. (2015). *Los nuevos miedos*. México: Ediciones Culturales Paidós.
- Bailly, A. (1978). *La organización urbana: teorías y modelos*. Madrid, España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Borja, J. (2012). *Revolución urbana y derechos ciudadanos: Claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual* (Tesis Doctoral), Universitat de Barcelona. Barcelona, España.
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global*. México: Santillana Ediciones.
- Borja, J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.
- Bauman, Z. (2006). *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. México: Siglo XXI.
- Castells, M. (1983). *Problemas de investigación en sociología urbana*. México: Siglo XXI.
- Castells, M. (2003a). *La era de la información. El poder de la Identidad V. II*. México: Siglo XXI.
- Castells, M. (2003b). *La era de la información. La Sociedad Red V.I*. México: Siglo XXI.
- CONAPO. (2010). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010
- CONAPO. (2018). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>
- Correa, L. (2011). ¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos. *Territorios*, 0(22), 125-149. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35714236007>
- Del Valle, T. (1997). *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*. Madrid, España: Ediciones Cátedra.
- Fernández, A. y Vasco, E. (2012). Dinámicas del reconocimiento en las narraciones de jóvenes con discapacidades. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 10 (1), 467-479.
- García, C. y Cabral, B. (1999). Socioantropología de la violencia de género. *La Ventana*, 10, 160-183.
- García, M.D., Ortiz, A. y Prats, M. (Coord.). (2014). *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas*. Barcelona, España: Icaria.
- INEGI. (2016). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016*. Tabulados predefinidos. Estimaciones y medidas de precisión. XX. Prevalencia de la violencia 2016. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2016/default.html#Tabulados>

- ITDP. (2019). *Invertir para movernos. Zona Metropolitana de Monterrey*. Recuperado de: <http://invertirparamovernos.itdp.mx/#/mapa>
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lindón, A. (2005). La construcción social de los paisajes invisibles y del miedo. *Paisatges incògnits, territoris ocults: les geografies de la invisibilitat*. Barcelona, España: Observatori del Paisatge.
- Lindón, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *EURE*, 33, 99, 7-16.
- Munévar, D.I. (2013). Distanciamientos epistémicos dentro de los estudios sobre discapacidades humanas. *Universitas Humanística*, 76 (76), 299-324.
- Munizaga, G. (1997). *Las ciudades y su historia*. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Negrete, M.E. y Salazar, H. (1986). Zonas metropolitanas en México, 1980, *Estudios demográficos y urbanos*, 1, 1, 97-125. El Colegio de México. Recuperado de <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/issue/view/57>
- Nogué, J. (2012). Intervención en imaginarios paisajísticos y creación de identidades territoriales. En Lindón, A. y Hiernaux, D. (Coord.), *Geografías de lo imaginario* (129-139). Barcelona, España: Anthropos Editorial.
- OMS. (2006). *Ending violence against women. From words to action*. Estados Unidos: Naciones Unidas.
- Ortiz, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Territorios* (16-17), 11-28.
- Osman, Y. y Burciaga, A. (2019). *Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey*. México: ONU Mujeres.
- Ramírez, P. (2016). *La reinversión del espacio público en la ciudad fragmentada*. México, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Soto, K. (2017). Movilidad urbana y diferenciación socioespacial en el Área Metropolitana de Monterrey, *Redurban* (III, No. 3), 21-29.
- Topelson de Grinberg, S. (2012). *La expansión de las ciudades 1980-2010*. México 135 ciudades. México: SEDESOL.
- Torres G., I. coord. (2008). *Feminicidio: más allá de la violación del derecho a la vida. Análisis de los derechos violados y las responsabilidades estatales en los casos de feminicidio de Ciudad Juárez*. Costa Rica: Instituto Interamericano de Derechos Humanos.
- Townsend, M. (2006). Men shouldn't decide everything. Women and the public realm. En Moor, M. y Rowland, J. (Coord.), *Urban Design Futures* (101-105). Estados Unidos: Routledge.
- Ugalde, V. (2015). Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad. *Estudios demográficos y urbanos*, 30 (3), 567-595.
- UPGPG (2009). *Violentómetro*. Recuperado de <https://www.ipn.mx/genero/materialesdeapoyo/violentometro.html>
- Vargas, V. (2007). *Programa regional: Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos*. Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la mujer, UNIFEM.