

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Movilidad, género y acoso sexual: tácticas diferenciales de mujeres en el transporte público metropolitano

 **José Arce Valdez**
Universidad Autónoma del Estado de México, México
jarcev@uaemex.mx
ORCID: 0000-0001-5243-1919

 **Leonor Guadalupe Delgadillo Guzmán**
Universidad Autónoma del Estado de México, México
lgdelgadillo@uaemex.mx
ORCID: 0000-0001-9483-6973

Doi: 10.36677/qret.v28i2.28051

Resumen: El acoso en el transporte público constituye una forma persistente de violencia de género que afecta de manera significativa la movilidad de las mujeres en México. La presente investigación analizó las diversas tácticas de las usuarias del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca desde el enfoque de la justicia espacial. Se utilizó un diseño de corte cuantitativo, transversal y no experimental con una muestra de 356 participantes. Los datos se obtuvieron mediante una escala multidimensional que evalúa la frecuencia de las prácticas empleadas, estructurada en cinco categorías: evasión y salida preventiva; búsqueda de entornos seguros y compañía; respuestas asertivas ante invasiones al espacio personal; autoprotección preventiva; y comunicación activa de seguridad y solidaridad. Variables como la edad y el modo de transporte inciden significativamente en la adopción de ciertas tácticas. Se encontraron tamaños del efecto elevados en las respuestas frente a escenarios en los que las mujeres se sienten amenazadas por la cercanía física y, simultáneamente, respaldadas por la presencia de otros usuarios. Los hallazgos revelan cómo las mujeres desarrollan microrresistencias y múltiples formas de apropiación que reconfiguran su relación con la movilidad. Finalmente, se reconoce la importancia del conocimiento situado de las usuarias del transporte público para el enriquecimiento de las intervenciones públicas en materia de seguridad y movilidad urbana.

Palabras clave: acoso sexual, transporte público, microresistencias, seguridad urbana, tácticas de afrontamiento.

Recepción: 25 de abril, 2026

Aceptación: 16 de junio, 2026



RESEARCH SCIENTIFIC ARTICLES

Mobility, Gender, and Sexual Harassment: Differential Tactics of Women in Metropolitan Public Transportation

 **José Arce Valdez**
Universidad Autónoma del Estado de México, México
jarcev@uaemex.mx
ORCID: 0000-0001-5243-1919

 **Leonor Guadalupe Delgadillo Guzmán**
Universidad Autónoma del Estado de México, México
lgdelgadillo@uaemex.mx
ORCID: 0000-0001-9483-6973

Doi: 10.36677/qret.v28i2.28051

Abstract: Public transport harassment is a persistent form of gender-based violence that significantly impairs women's mobility in Mexico. This study analyzes the diverse tactics deployed by female public transport users in the Toluca Valley Metropolitan Area through the lens of spatial justice. A quantitative, cross-sectional, and non-experimental design was implemented with a sample of 356 participants. Data were gathered using a multidimensional scale that evaluates the frequency of tactics across five categories: avoidance and preventive exit; seeking safe environments and companionship; assertive responses to personal space invasions; preventive self-protection; and active communication of safety and solidarity. Variables such as age and mode of transport significantly influence the adoption of specific tactics. Furthermore, high effect sizes were found in responses to scenarios where women feel threatened by physical proximity yet supported by the presence of other passengers. The findings reveal how women develop micro-resistances and multiple forms of appropriation that reconfigure their relationship with mobility. Finally, the study highlights the importance of users' situated knowledge for enriching public interventions in urban safety and mobility.

Keywords: sexual harassment, public transportation, micro-resistances, urban safety, coping tactics.

Introducción

El acoso en el transporte público es una realidad que a nivel nacional afecta al 96 % de mujeres que utilizan estos medios para desplazarse cotidianamente (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [Sedatu] e Instituto Nacional de las Mujeres [Inmujeres], 2022). Ya sea que realicen actividades laborales relativas al ámbito doméstico o de cuidado, las mujeres se convierten en el blanco de ataques que van desde las miradas y los comentarios, hasta violaciones, perpetrados principalmente por hombres (Lea *et al.*, 2017; Morelli, 2016). En el Estado de México, esta realidad es cotidiana, dada la alta densidad poblacional, los largos trayectos que conectan las diferentes zonas urbanas y la violencia de género observable a través de las alertas de género por violencia y desaparición forzada que enfrenta la entidad. Por tanto, saber qué acciones realizan las mujeres para hacer frente a este panorama requiere de un análisis descriptivo detallado que dé cuenta de su relevancia. Esto permitirá comprender las implicaciones para las políticas y acciones públicas relativas a la movilidad, a fin de mejorar la calidad de vida de las mexiquenses y garantizar el derecho a vivir libres de acoso y violencia.

En México, hasta 2021, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] reportaba que 70.1 % de las mujeres había sufrido un incidente de violencia a lo largo de su vida al menos una vez, prevaleciendo la forma psicológica (INEGI, 2021a). Datos provenientes de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública [ENVIPE] (INEGI, 2022) indican que las mujeres son más vulnerables frente a delitos sexuales. Anualmente, por cada 100,000 habitantes, se registran 3,935 casos de intimidación sexual, manoseo, exhibicionismo, intentos de violación o violación sexual, que ocurren principalmente en zonas urbanas. Los datos obtenidos por este instrumento evidenciaron que, hasta 2022, 84.1 % de las mujeres se sentían inseguras en la vía pública, y 73.1 % experimentaban esta sensación en el transporte público (INEGI, 2022).

Esta percepción adquiere particular relevancia considerando las múltiples actividades relacionadas con la movilidad femenina: educación, gestiones administrativas, responsabilidades laborales, adquisición de bienes de consumo, asistencia a terceros, acompañamiento a dependientes y retornos al hogar, mismas que difieren de aquellas realizadas por hombres

(Encuesta Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México EOD 2017 [INEGI], 2017). Ante el miedo de ser acosadas, el 25 % de las mujeres dejan de usar el transporte público y, en mayor medida, los taxis (38.1 %) (Inmujeres, 2020). Complementariamente, la prevalencia de otras conductas defensivas, entendidas como respuestas frente a las amenazas percibidas en el entorno (Carobrez *et al.*, 2001) incluyen: viajar acompañadas, evitar desplazamientos nocturnos o en horarios tempranos, gestionar que alguien las recoja en su lugar de destino y modificar trayectos habituales (Sedatu, 2018).

El Estado de México concentra tanto la mayor densidad poblacional del país como el más alto índice de feminicidios registrados a nivel nacional (INEGI, 2021b; Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, 2025). Con el objetivo de reducir la incidencia en casos de acoso, y como respuesta institucional y de conformidad con directrices internacionales (ONU Mujeres, 2016), el Sistema Nacional de Prevención, Atención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres (SNPASEVM) ha implementado dos alertas de género en la entidad: la primera por violencia y feminicidio —2015—; y la segunda por desaparición —2019—.

Estos mecanismos contemplados dentro de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV, 2024), se han focalizado en 10 municipios periféricos a la Ciudad de México y en la capital estatal a través de múltiples acciones con perspectiva de género a favor de la recuperación de los espacios públicos. En lo relativo a la seguridad en el transporte público, el cumplimiento de los objetivos derivados de estas declaratorias apenas muestra un avance no mayor al 30 % en el mejor de los casos y nulo en muchas otras (SNPASEVM, 2024); lo que resulta del todo insuficiente para transformar las condiciones estructurales que reproducen y normalizan la violencia contra las mujeres en espacios públicos (Mesén Badilla, 2021; Inmujeres, 2020).

La Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT) se ubica en la región centro del país, aproximadamente a 66 km al occidente de la Ciudad de México, con quien guarda una estrecha relación en lo referente a la movilidad dada la afluencia masiva de personas que trabajan, estudian y comercian en ellas. Se conforma por 16 municipios que concentran alrededor de 2,353,924 habitantes, siendo la quinta zona metropolitana más poblada del país (Valdez Calva y Venancio Flores, 2024). El municipio de Toluca, capital del Estado de México, alberga aproximadamente al 38 % de la población total de la zona y concentra un amplio número de servicios, industria y educación (Gobierno del Estado de México [GEM], 2022).

En materia de movilidad, aproximadamente el 76 % de la población en la ZMVT se desplaza a través del transporte público (Centro Mario Molina, 2014). El sistema opera a través de concesiones con 31 empresas que administran alrededor de 279 rutas, principalmente radiales hacia el centro, con unidades con una vida útil mayor a 10 años y tiempos de traslado prolongados (GEM, 2022). Aunado a ello, la zona presenta escasa integración intermodal, lo que, sumado a la alta densidad poblacional, configuran un escenario de movilidad precaria y propicio para la ocurrencia y normalización del acoso sexual en el transporte público.

Analizando este fenómeno desde la perspectiva de género en la movilidad urbana, se ha observado que los roles femenino y masculino determinan experiencias radicalmente distintas en la ciudad (Col·lectiu Punt 6, 2023), revelando una paradoja fundamental: los espacios comunes —conceptualmente concebidos como lugares de libertad en los que se debería garantizar traslado y permanencia sin restricciones para cualquier persona (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2019)— funcionan en la práctica como territorios donde se manifiestan relaciones de poder y dominación.

Esta dinámica genera exclusión, marginación y discriminación con efectos claramente diferenciados por género (González-Ulloa y Pedraza, 2019; ONU Mujeres, 2020). Mientras los hombres habitan y se apropian de estos espacios para actividades diversas, incluyendo el trabajo, la socialización y el esparcimiento, las mujeres los utilizan mayoritariamente como zonas de tránsito obligado para la realización de múltiples actividades relacionadas no solo con la productividad, sino prioritariamente con el cuidado (Kustar *et al.*, 2024; Quintanilla, 2022; Varghese, 2019).

Lo anterior es observable en las tácticas que las mujeres deben desarrollar en aras de transitar por estos espacios teóricamente libres, pero hostiles, donde enfrentan experiencias de acoso y violencia sexual cotidianas (ONU Mujeres, 2018).

El transporte público constituye el medio de desplazamiento predominante en las ciudades mexicanas (Instituto Mexicano para la Competitividad [IMCO], 2019) y, desde una perspectiva normativa, debería garantizar condiciones de seguridad, libre de toda forma de violencia, incluido el acoso. Esto está establecido tanto a nivel federal —Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 2022, Art. 31, Fracc. XIII, XIV, Art. 32, Fracc. I, II, III, Art. 64, Fracc. IV— como en el Estado de México —Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, Art. 57 (LMSVEMM, 2024)—, sin embargo, diversas investigaciones documentan prácticas similares que

vulneran sistemáticamente estos derechos, revelando una problemática que se manifiesta de manera similar no solo en el país, sino alrededor del mundo.

De acuerdo con Contreras-Merino *et al.* (2024), las conductas de acoso en el transporte pueden clasificarse como verbales y no verbales. Estas manifestaciones escalan desde miradas lascivas, sonidos intimidatorios y silbidos, hasta aproximaciones físicas no consentidas, insultos y exhibicionismo (Díaz Castillo, 2024; Malo Duran, 2024; Varghese, 2019), ocurriendo principalmente en las horas pico, durante traslados cotidianos o los horarios nocturnos (Mawere y Moyo, 2019).

A nivel psicológico, las consecuencias se manifiestan a través de significativos niveles de ansiedad, angustia y sensación de persecución (Caballero García *et al.*, 2024; Morelli, 2016; Zúñiga, 2014), particularmente durante las primeras horas de la mañana o por la noche (Orozco-Fontalvo *et al.* 2019). Asimismo, se ha documentado un frecuente miedo a ser violadas, baja autoestima, vergüenza, aprensión, frustración y sentimientos de desolación (Contreras-Merino *et al.*, 2024; Varghese, 2019; Mawere y Moyo, 2019). Estos impactos psicoemocionales facilitan fenómenos como la naturalización e inevitabilidad del acoso, llevando a las mujeres a internalizar sentimientos de culpabilidad, incluso asociados a su indumentaria (Boyer, 2021).

Frente a ello, las mujeres han desarrollado diversas tácticas para protegerse y afrontar el acoso, que pueden ir desde la parálisis, la confrontación, el ataque o el disimulo (Dhillon y Bakaya, 2014). En este sentido, la restricción de la movilidad emerge como una respuesta coincidente en estudios de diversas partes del mundo (Boyer, 2021; Mawere y Moyo, 2019; Morelli, 2016; Shibata, 2020). Esto se complementa con un amplio repertorio de acciones preventivas: modificación de rutas para evitar zonas de riesgo, desplazamiento acompañado, descarga de aplicaciones para compartir la ubicación (Sarosh *et al.*, 2016), uso de indumentaria modesta, verificación de presencia de otras mujeres en el transporte, utilización de bolsos como barreras física y aprovechamiento de espacios segregados, como el vagón rosa del metro (Soto Villagrán, 2017). Asimismo, ante incidentes específicos, algunas mujeres optan por confrontar a los agresores mediante miradas, gestos o expresiones verbales (Barbosa, 2024; Espinoza y Quezada, 2024). Particularmente, la denuncia formal es un recurso limitado, debido a sentimientos de vergüenza o para evitar complicaciones futuras en los desplazamientos habituales (Shibata, 2020).

Lo anterior muestra la tensión entre las acciones afirmativas institucionalizadas desde el poder y enmarcadas por la Ley, la dominación masculina

y las acciones ejercidas por las mujeres ante los ataques que viven cotidianamente. Dicha oposición, desde la óptica de Certau (1996), puede interpretarse a partir de la distinción entre las estrategias institucionales del poder y las tácticas subalternas de resistencia. Mientras que las primeras operan desde posiciones de autoridad y control del espacio, las segundas representan propuestas creativas y sutiles que las personas utilizan para navegar entre entornos hostiles sin confrontación directa, operando en las posibilidades poco visibles, intersticiales, existentes en los sistemas de dominación.

Asimismo, dado que el género es un elemento ligado a la discriminación dentro de los espacios geográficos —producto de los prejuicios impuestos— las tácticas empleadas constituyen una forma de afrontamiento no solo individual, sino de resistencia contra la exclusión en materia de movilidad pública (Koskela, 1997). Desde esta perspectiva, el concepto de justicia espacial de Soja (2010) resulta útil para comprender cómo un escenario que se plantea igualitario resulta un mero ideal para el uso indiscriminado, siendo las tácticas un ejercicio político reivindicatorio por parte de las mujeres sobre su derecho a la movilidad en las zonas urbanas, de cara a la apropiación masculina.

Es importante contextualizar que estas microresistencias surgen como respuesta a una variedad de manifestaciones que ONU Mujeres (2019) ha catalogado, abarcando las expresiones sonoras —silbidos y vocalizaciones—, gesticulaciones con connotación erótica, expresiones verbales no solicitadas de naturaleza sexualizada y sexista, aproximaciones corporales no consentidas, conductas de seguimiento y vigilancia, captación y distribución de material audiovisual sin autorización, intrusión visual en espacios que presuponen intimidad, exhibicionismo genital, autoestimulación sexual frente a la persona afectada, hasta eyaculación en presencia no consentida.

Dicha taxonomía evidencia la diversidad de mecanismos mediante los cuales se materializa la violencia sexual en espacios compartidos, desde formas aparentemente sutiles hasta manifestaciones explícitamente agresivas. En este contexto, la LGAMVLV (2024) ha definido el acoso sexual en espacios públicos como:

una forma de violencia que conlleva un abuso de poder respecto de la víctima, sin que medie relación alguna con la persona agresora. Se manifiesta a través de una conducta física o verbal de connotación sexual no consentida ejercida sobre una o varias personas, en espacios y medios de transporte

públicos, cuya acción representa una violación a los derechos humanos (Art. 16 Bis).

En respuesta a esta problemática, la Sedatu (2022) desarrolló los *Lineamientos contra el Acoso Sexual en el Transporte Público*, estructurados en cinco ejes: 1) prevención institucional con participación de agentes de seguridad y movilidad; 2) consulta ciudadana; 3) capacitación de operadores y funcionarios vinculados; 4) tácticas de comunicación y difusión; y 5) recomendaciones operativas para prevención, actuación y no repetición. Este modelo contempla adicionalmente la modernización de unidades y la participación de empresas concesionarias. Sin embargo, su implementación permanece en fase piloto en ciudades como Manzanillo, Colima y La Paz, con poblaciones inferiores a 300,000 habitantes. Las evaluaciones preliminares indican viabilidad condicionada a la claridad normativa y regulatoria del transporte público (Inmujeres, 2022), pero su escalamiento a zonas urbanas densamente pobladas continúa pendiente.

Por todo lo anterior, puede afirmarse que, si bien la visibilización creciente del problema ha impulsado diversas medidas institucionales de orden internacional, nacional y local, como lineamientos, programas, operativos policiacos de inspección en unidades de transporte, campañas de sensibilización sobre acoso sexual y tácticas para facilitar la denuncia anónima (EdomexInforma, 2025; ONU Mujeres, 2016), estas acciones resultan aún insuficientes para transformar las condiciones estructurales que reproducen y normalizan la violencia contra las mujeres en los espacios públicos (Inmujeres, 2020).

Aunado a ello, su experiencia se torna compleja en medida en que distintas condiciones como el nivel económico, la edad o la escolaridad configuran de manera diferenciada su exposición al acoso y las posibilidades reales de respuesta. Por lo tanto, el presente estudio de corte descriptivo se propone analizar dicha situación en el contexto específico del Valle de Toluca, región que constituye un punto crítico dentro del Estado de México en el marco de las declaratorias de Alerta de Género, que hasta 2022, era la ciudad con el mayor registro de acoso sexual a nivel nacional (Ríos, 2022).

Método

Se realizó un estudio cuantitativo de corte descriptivo, transversal, no experimental para conocer las tácticas que utilizan las mujeres mexiquenses habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca —Toluca, Metepec, Zinacantepec, Lerma y Tenango del Valle— para evitar el acoso en el transporte público.

Participantes

Los criterios de inclusión a la muestra fueron ser mujer, usuaria del transporte público y vivir en alguno de los municipios que constituyen la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT). Como criterios de exclusión se estableció: ser menor de edad, que el transporte público no fuera el principal medio de movilidad o haber declinado a participar después de leer el consentimiento informado. Se trabajó con una muestra no aleatoria por conveniencia que se constituyó por 356 mujeres seleccionadas en función de su accesibilidad y disposición para participar en el estudio. La edad promedio de las participantes fue de 27.4 años (D.E.= 9.6); de las cuales 52.8 % (n= 188) fueron jóvenes entre 18 y 24 años; adultas jóvenes 38.8 % (n= 138) con edades entre 25 y 44 años; y 8.4 % (n= 30) adultas maduras, de 45 a 59 años.

Considerando el medio de transporte con más frecuencia de uso, 66.6 % (n=237) de las mujeres mencionaron el autobús; 12.4 % (n= 44), servicios de transporte particular bajo demanda en plataformas digitales; 7.9 % (n= 28), taxis colectivos; 7.3% (n= 26), taxi; y 5.9 % algún otro como bicitaxis (n= 21). Por escolaridad se observó que 6.5 % (n= 23) tenían escolaridad básica; 11.8 % (n= 42), media superior; 75.3 % (n= 268), nivel superior; y 6.5 % (n= 23) estudios de posgrado.

Cabe señalar que en la muestra se observó una sobrerrepresentación de mujeres con educación superior (75.3 %), lo cual contrasta con el contexto nacional, pues en México, solo 38.3 % de las mujeres de 15 años o más cuenta con estudios de nivel medio superior y superior (INEGI, 2026). Esta discrepancia se explica por el tipo de muestreo utilizado, la circulación del instrumento en medios digitales y las redes de contacto para su difusión, condiciones que favorecieron la participación de mujeres con mayor acceso a tecnología y escolaridad. Por tanto, los hallazgos no son generalizables a la totalidad de usuarias del sistema de transporte público en el Estado de México, aunque ello no invalida el análisis sobre la exposición a los actos de acoso y el despliegue de tácticas desarrolladas por las participantes en sus desplazamientos cotidianos.

Instrumento

A fin de evaluar las tácticas de evitación del acoso utilizadas por las mujeres en el transporte público, se utilizó la Escala Multidimensional de Tácticas de Afrontamiento al Acoso en el Transporte Público, elaborada expresamente para esta investigación a partir de la revisión de la literatura sobre tácticas de afrontamiento al acoso en el transporte público y de los conceptos de microresistencias (de Certau, 1996), apropiación del espacio (Koskela, 1997) y justicia espacial (Soja, 2010) que orientaron tanto la definición de las dimensiones del constructo así como la redacción de los reactivos.

De acuerdo con de Certau (1996), las tácticas constituyen formas de resistencia cotidiana ante estructuras de poder, en consecuencia, el instrumento estuvo compuesto por 20 reactivos, agrupados en cinco factores que capturan ese repertorio diferenciado de respuestas —tácticas de evasión y salida preventiva; búsqueda de entornos seguros y de compañía; respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal; tácticas de autoprotección preventiva; y comunicación activa de seguridad y solidaridad—, cuyas opciones de respuesta fueron de 1 (totalmente en desacuerdo) hasta 5 (totalmente de acuerdo).

Como evidencia preliminar de validez de contenido y estructura interna, los reactivos fueron sometidos a revisión por jueces expertos, obteniéndose un acuerdo favorable del 85 %. Posteriormente, se ejecutó el análisis factorial exploratorio (AFE) bajo el método de componentes principales con rotación Varimax. El estadístico de Kaiser Meyer Olkin sobre adecuación muestral y la prueba de esfericidad de Bartlett mostraron niveles satisfactorios ($KMO = 0.820$, $X^2_{(276)} = 1975.473$, $p < 0.001$).

La solución inicial del AFE identificó seis valores Eigen mayores a 1, sin embargo, con base en la claridad semántica y el quiebre de la varianza, solo se consideraron los primeros cinco. Los reactivos fueron asignados al factor con la carga más alta para garantizar la consistencia conceptual con el constructo subyacente, obteniéndose una solución que explicó el 47.21 % de la varianza con 20 reactivos. La confiabilidad del instrumento se obtuvo mediante el estadístico *alpha* de Cronbach, obteniéndose un valor de 0.819 (ver tabla 1).

Tabla 1. Estructura factorial del instrumento

Reactivos	1	2	Factor 3	4	5
• Prefiero bajar antes de llegar a mi destino si el transporte público se queda vacío	0.699				
• Prefiero bajar del transporte público si el chofer lleva acompañantes	0.694				
• Prefiero bajarme del transporte público en un lugar con bastante gente, aunque aún quede lejos mi destino	0.655				
• Guardo una agenda de papel con los números de personas de confianza entre mi ropa por si acaso soy víctima de algún acto violento	0.458				
• Cuando abordo el transporte público en la noche, procuro ir acompañada de algún familiar o alguien de confianza		0.413			
• Me siento más segura de tomar el transporte público cuando al menos viaja otra mujer		0.759			
• Prefiero sentarme al lado de una mujer cuando viajo en el transporte público		0.694			
• Prefiero tomar un taxi de base a uno libre		0.451			
• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte público, me cambio de lugar.			0.678		
• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte público, lo empujo			0.656		
• Si alguien extraño en el transporte público me toca con intenciones sexuales, me cambio de lugar			0.596		

Reactivos	1	2	Factor 3	4	5
• Prefiero cambiarme de lugar en el transporte público si me siento incomoda con las miradas de los hombres			0.469		
• Cuido mi vestimenta al saber que viajaré en el transporte público				0.856	
• Aun cuando haga calor, prefiero llevar prendas que cubran mi cuerpo para no sentirme acosada en el transporte				0.703	
• Procuro mantener mi distancia con los hombres en el transporte público				0.560	
• Evito lo más posible el uso de transporte público durante las noches				0.476	
• Si veo que a otra mujer la está agrediendo un hombre en el transporte público, hago lo que pueda para ayudarle					0.653
• Comparto mi ubicación con gente de confianza durante mi viaje en el transporte público					0.603
• Mantengo comunicación constante con familiares o amigos de confianza durante mi traslado en el transporte público					0.541
• Si alguien extraño me toca con intenciones sexuales el transporte público, grito o lo insulto					0.500
Valores Eigen	5.411	1.714	1.533	1.391	1.260
Varianza explicada	22.546 %	7.143 %	6.386 %	5.799 %	5.250 %
Varianza total explicada					47.121 %

Fuente: elaboración propia

Para esta escala, un puntaje total elevado refleja un mayor uso de acciones de protección, lo que puede interpretarse como mayor percepción de vulnerabilidad, mayor experiencia con situaciones de acoso y también mayor

sensibilidad sobre riesgos potenciales. El análisis diferenciado por factor permite reconocer las diversas formas de hacer frente al acoso en el transporte público.

Procedimiento y análisis estadístico

El instrumento fue digitalizado en un formulario que se distribuyó a través de un enlace en diversos espacios digitales durante un periodo de 30 días. El tiempo promedio de respuesta fue de 10 minutos. Aunque la institución académica donde se desarrolló la investigación no cuenta con un comité de ética formal, se siguieron lineamientos para la investigación en ciencias sociales y los criterios fundamentales para el trabajo con seres humanos. A través de un consentimiento informado, se garantizó el anonimato de las respuestas, el uso de la información con meros fines académicos y la reducida implicación a nivel psicológico y físico al responder el formulario. Asimismo, se dispuso la posibilidad de abandonar la evaluación de forma libre sin consecuencias negativas y se proporcionó un correo electrónico de contacto en caso de contar con alguna duda o solicitar informes sobre el avance o hallazgos de la investigación.

Los resultados fueron procesados a través del software estadístico SPSS V. 25 y analizados mediante técnicas descriptivas y análisis comparativos y correlacionales de corte no paramétrico con un nivel de confianza del 95 %.

Resultados

Con la finalidad de conocer cuál es el tipo de táctica más frecuente, se calculó el puntaje por cada uno de los factores, así como el puntaje general de la prueba y se procedió al análisis a través de medidas descriptivas.

Considerando una media teórica de 12 puntos para cada factor, se observa que todos los reactivos superan dicho criterio, lo que manifiesta una tendencia al uso sostenido de estas tácticas, particularmente de la búsqueda de entornos seguros y de compañía, así como de las respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal. La discrepancia entre la mediana y la media en los factores “Búsqueda de entornos seguros y de compañía” y “Respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal” confirmó los elevados valores de asimetría. El análisis detallado de los coeficientes de asimetría y curtosis permitió identificar que dichos factores presentan un mayor sesgo, así como la menor variabilidad, lo que revela el uso sostenido

de estas tácticas de afrontamiento. Por otra parte, las relativas a la evasión y salida preventiva representan el factor con la mayor variabilidad.

Asimismo, el rango intercuartilar (RIC) en el segundo factor da cuenta del elevado consenso en la respuesta de las participantes, no así en los factores uno y cinco, donde se apreció una mayor variabilidad. Finalmente, el puntaje general observó un valor promedio ($x = 82.24$) superior a la media teórica ($x = 60$), lo que sugiere la frecuente adopción de estas medidas de seguridad (ver tabla 2).

Tabla 2. Descriptivos por factor

Factor	Estadístico					
	Media	Mediana	D.E.	RIC	Asimetría	Curtosis
Tácticas de evasión y salida preventiva	13.3	13	3.6	5	-0.2	-0.4
Búsqueda de entornos seguros y de compañía	17.9	19	2.5	3	-2.0	5.9
Respuestas asertivas ante invasiones al espacio personal	17.8	19	2.6	4	-1.7	4.4
Tácticas de autoprotección preventiva	17.2	18	3.3	4	-1.5	2.2
Comunicación activa de seguridad y solidaridad	16.1	16	3.3	5	-0.8	0.0
Puntaje general	82.2	83.5	10.6	14	-1.2	3.5

Fuente: elaboración propia

Al hacer el análisis por reactivo, se encontró que todos los reactivos se respondieron con el rango completo de respuesta (1 a 5). En referencia a la tendencia central y variabilidad, las tácticas con los valores más elevados son referentes a evitar el contacto físico, preferir la compañía y sentirse más seguras cuando viajan otras mujeres y ante la invasión del espacio personal o el acoso visual, cambiarse de lugar.

Particularmente, el reactivo “Si alguien extraño en el transporte público me toca con intenciones sexuales, me cambio de lugar” mostró los valores promedio más altos (4.8) y la menor desviación (0.6). En contraste, las menos utilizadas y con mayor dispersión se asocian con medidas de emergen-

cia como llevar una agenda con los contactos de confianza (media= 2.5, D.E.= 1.4), detener el trayecto al encontrar potenciales riesgos como la compañía de ayudantes del chofer (media= 3.4, D.E.= 1.3) o interrumpir el trayecto y descender en espacios concurridos antes que quedarse solas en el transporte (media= 3.5, D.E.= 1.4).

En general, la mayoría de las tácticas presentan una asimetría negativa, es decir, son fuertemente adoptadas por las mujeres en caso de riesgo, con especial énfasis en el cambio de lugar en caso de tocamientos, que, además, es la medida de seguridad que presenta la mayor curtosis ($k= 21.6$). Llevar una agenda con contactos de emergencia es la única que mostró un valor de asimetría positivo y curtosis baja ($As= 0.5$, $k= -1.1$), lo que sugiere una menor adopción de esta medida de seguridad. Asimismo, la táctica referente a compartir la ubicación en tiempo real muestra que, a pesar de ser una medida con una adopción baja por parte de la muestra, asumió una distribución platicúrtica ($k= -1.25$) lo que da cuenta de una distribución uniforme de la respuesta.

El análisis de medianas y rangos intercuartílicos (RIC) muestra que las tácticas más adoptadas por las participantes tuvieron medianas de 5, con RIC reducidos. El ítem referente al cambio de lugar ante tocamientos, así como preferir sentarse junto a mujeres muestran una respuesta unánime en las participantes (mediana= 5, RIC= 0 en ambos casos). En el caso de usar medios digitales para compartir la ubicación mostró el RIC= 3, el más elevado a lo largo del instrumento, lo que indica una mayor diversidad de respuestas entre las participantes. En este sentido, es importante señalar

que, de acuerdo con los datos, las mujeres priorizan acciones de carácter preventivo o confrontativo que pueden ser implementadas cuando el acoso está sucediendo (ver tabla 3).

Tabla 3. Análisis descriptivo por reactivo

Factor	Reactivo	Estadístico					
		Media	Mediana	D.E.	RIC	Asimetría	Curtosis
Tácticas de evasión y salida preventiva	• Prefiero bajar antes de llegar a mi destino si el transporte público se queda vacío	3.8	4.0	1.2	2	-0.7	-0.6
	• Prefiero bajar del transporte público si el chofer lleva acompañantes	3.4	3.0	1.3	2	-0.3	-1.0
	• Prefiero bajarme del transporte público en un lugar con bastante gente, aunque aún quede lejos mi destino	3.5	4.0	1.4	2	-0.5	-1.0
	• Guardo una agenda de papel con los números de personas de confianza entre mi ropa por si acaso soy víctima de algún acto violento	2.5	2.0	1.4	2	0.5	-1.1
Búsqueda de entornos seguros y de compañía	• Cuando abordo el transporte público en la noche, procuro ir acompañada de algún familiar o alguien de confianza	4.4	5.0	1.0	1	-1.6	1.9
	• Me siento más segura de tomar el transporte público cuando al menos viaja otra mujer	4.6	5.0	0.8	0.8	-2.3	5.7
	• Prefiero sentarme al lado de una mujer cuando viajo en el transporte público	4.6	5.0	0.8	0.0	-2.3	5.0
	• Prefiero tomar un taxi de base a uno libre	4.3	5.0	1.1	1	-1.7	2.0
Respuestas asertivas ante Invasiones del Espacio Personal	• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte público, me cambio de lugar.	4.6	5.0	0.8	1	-2.1	4.4
	• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte público, lo empujo	3.9	4.0	1.2	2	-0.8	-0.3

Factor	Reactivo	Estadístico					
		Media	Mediana	D.E.	RIC	Asimetría	Curtosis
	Si alguien extraño en el transporte público me toca con intenciones sexuales, me cambio de lugar	4.8	5.0	0.6	0	-4.5	21.6
	Prefiero cambiarme de lugar en el transporte público si me siento incomoda con las miradas de los hombres	4.5	5.0	0.9	1	-2.0	3.5
Tácticas de autoprotección preventiva	Cuido mi vestimenta al saber que viajaré en el transporte público	4.4	5.0	1.1	1	-1.8	2.2
	Aun cuando haga calor, prefiero llevar prendas que cubran mi cuerpo para no sentirme acosada en el transporte	4.1	5.0	1.2	2	-1.2	0.5
	Procuro mantener mi distancia con los hombres en el transporte público	4.4	5.0	1.0	1	-1.8	2.4
	Evito lo más posible el uso de transporte público durante las noches	4.3	5.0	1.1	1	-1.6	1.5
Comunicación Activa de Seguridad y Solidaridad	Si veo que a otra mujer la está agrediendo un hombre en el transporte público, hago lo que pueda para ayudarle	4.1	5	1.1	2	-1.1	0.4
	Comparto mi ubicación con gente de confianza durante mi viaje en el transporte público	3.6	4	1.5	3	-0.5	-1.3
	Mantengo comunicación constante con familiares o amigos de confianza durante mi traslado en el transporte público	4.3	5.0	1.1	1	-1.6	1.7
	Si alguien extraño me toca con intenciones sexuales el transporte público, grito o lo insulto	4.1	5.0	1.2	2	-1.1	0.1

Fuente: Elaboración propia

Derivado de los análisis descriptivos, se procedió comparar los puntajes obtenidos entre grupos etarios a través de la prueba de Kruskal Wallis considerando un nivel de significancia $p < 0.05$. Asimismo, se calculó el valor de eta cuadrado (η^2) para medir el tamaño del efecto de la prueba interpretándose valores entre 0.01 y 0.06 como efecto pequeño, entre 0.06 y 0.14 como efecto moderado, y valores superiores a 0.14 como efecto grande (Yagin *et al.*, 2024). Para los reactivos donde se observaron diferencias estadísticamente significativas se realizó el análisis post-hoc mediante la prueba de Dunn-Bonferroni considerando la significancia ajustada ($p < 0.05$). Los hallazgos permitieron observar diferencias estadísticamente significativas en 11 de los reactivos que componen la prueba, principalmente entre los grupos de mujeres jóvenes (15 a 24 años) y las mujeres adultas jóvenes (25 a 44 años).

En este sentido, los resultados sugieren que las mujeres adultas jóvenes tienden a implementar con mayor frecuencia diversas tácticas preventivas y asertivas en comparación con las mujeres jóvenes. Las mayores diferencias, con efectos moderados, se observan en tácticas relacionadas con la evasión preventiva, específicamente en lo relativo a la presencia de acompañantes del conductor del medio de transporte, donde las mujeres adultas jóvenes presentaron rangos promedio más altos que los otros dos grupos. En el caso de tácticas de confrontación directa, las mujeres adultas maduras muestran una mayor tendencia a hacer uso de ellas, ya sea gritando o insultando ante tocamientos no deseados.

Cabe mencionar que en el caso del reactivo “Prefiero bajarme del transporte público en un lugar con bastante gente, aunque aún quede lejos mi destino” ($H^{(2)} = 6.77$, $p = 0.034$, $\eta^2 = 0.019$), la prueba de Kruskal-Wallis mostró diferencias significativas, sin embargo, la prueba de Bonferroni no identificó diferencias específicas entre grupos (p ajustado = 0.079). Por tanto, debería considerarse este resultado como una tendencia a la significancia entre jóvenes y adultas jóvenes, donde estas últimas usan con mayor frecuencia dicha táctica en contraste con las primeras (ver tabla 4).

Tabla 4. Comparaciones por grupo de edad

Factor	Reactivo	p	H ⁽²⁾	η^2	Grupos etarios Rangos promedio			Prueba de Dunn- Bonferroni	
					1	2	3	p ajustado	Grupos con diferencia
Tácticas de evasión y salida preventiva	• Prefiero bajar antes de llegar a mi destino si el transporte público se queda vacío	0.001	13.14	0.037	162.8	202.18	167.93	0.000	1-2
	• Prefiero bajar del transporte público si el chofer lleva acompañantes	0.000	34.29	0.097	149.41	213.68	198.92	0.35 0.000	1-3 1-2
	• Prefiero bajarme del transporte público en un lugar con bastante gente, aunque aún quede lejos mi destino	0.034	6.77	0.019	170.18	194.98	154.82	0.079	N.A.
	• Guardo una agenda de papel con los números de personas de confianza entre mi ropa por si acaso soy víctima de algún acto violento	0.000	19.41	0.004	156.61	201.71	208.90	0.000	1-2
Búsqueda de entornos seguros y de compañía	• Me siento más segura de tomar el transporte público cuando al menos viaja otra mujer	0.030	6.99	0.020	182.76	180.49	142.65	0.048 0.027	2-3 2-3
	• Prefiero tomar un taxi de base a uno libre	0.000	15.94	0.045	162.52	200.74	176.33	0.000	1-2
Respuestas asertivas ante Invasiones del Espacio Personal	• Si siento que un hombre invade mi espacio personal, me cambio de lugar	0.030	6.98	0.020	170.56	192.48	163.93	0.045	1-2
	• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte público, lo empujo	0.000	16.30	0.046	159.59	203.46	182.17	0.000	1-2
Tácticas de autoprotección preventiva	• Evito lo más posible el uso de transporte público durante las noches	0.008	9.67	0.027	164.94	192.70	198.17	0.014	1-2
Comunicación Activa de Seguridad y Solidaridad	• Comparto mi ubicación con gente de confianza durante mi viaje en el transporte público	0.033	6.81	0.019	167.35	195.5	170.20	0.031	1-2
	• Si alguien extraño me toca con intenciones sexuales el transporte público, grito o lo insulto	0.000	15.31	0.043	160.47	196.25	209.80	0.002 0.022	1-2 1-3

Nota: 1= jóvenes de 15 a 24 años; 2= adultas jóvenes 25 a 44 años; 3= adultas maduras de 45 a 59 años.

Fuente: elaboración propia

Considerando que el autobús es el medio de transporte más frecuente en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, se dividió a la muestra entre usuarias de autobús ($n = 237$) y otro medio de transporte (servicios de transporte particular bajo demanda en plataformas digitales, taxi, taxi de sitio, taxi colectivo o bicitaxi) ($n = 119$). Para realizar los análisis de comparación, se utilizó la prueba U de Man Whitney, con un nivel de significancia del 5 %. Adicionalmente, se calculó el coeficiente de Rosenthal para determinar la magnitud del efecto considerando que los valores del estadístico se interpretan como efecto pequeño (inferior a 0.3), efecto medio (entre 0.3 y 0.5) y grande (superior a 0.5) (DATAtab Team, 2025).

El análisis permitió identificar que la puesta en marcha de tácticas para evitar el acoso en medios alternativos al autobús es mayor, con tamaños del efecto grandes, específicamente en situaciones donde se presentan tocamientos con índole sexual ($r = 0.96$) lo que indica una diferencia considerable entre grupos (ver tabla 5).

Tabla 5. Comparaciones por medio de transporte utilizado

Factor	Reactivo	p	U (2)	R de Rosenthal	Medio de transporte Rangos promedio	
					Autobús	Otro
Tácticas de evasión y salida preventiva	Prefiero bajar antes de llegar a mi destino si el autobús/taxi se queda vacío	0.028	12177.5	0.74	170.38	194.67
	Prefiero bajar del autobús/taxi si el chofer lleva acompañantes	0.000	9350.5	0.55	158.45	218.42
Búsqueda de entornos seguros y de compañía	Prefiero tomar un taxi de base a uno libre	0.000	11290.5	0.85	166.64	200.55
Respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal	Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte, lo empujo	0.035	12278.5	0.90	170.81	193.82

Factor	Reactivo	p	U (2)	R de Rosenthal	Medio de transporte Rangos promedio	
					Autobús	Otro
Tácticas de autoprotección preventiva	• Evito lo más posible el uso de transporte público durante las noches	0.001	11420.5	0.84	167.19	201.03
Comunicación Activa de Seguridad y Solidaridad	• Comparto mi ubicación con gente de confianza durante mi viaje en el transporte público	0.000	10998.5	0.59	165.41	204.58
	• Si alguien extraño me toca con intenciones sexuales grito o lo insulto	0.015	12074	0.96	169.95	195.54

Fuente: elaboración propia.

Finalmente, se realizó una correlación de Spearman entre la edad y el puntaje por reactivo. Los resultados mostraron asociaciones estadísticamente significativas ($p < 0.05$) directas débiles, lo que sugiere que, al incrementar la edad, también incrementa la frecuencia con la que se ejecutan las tácticas para evitar el acoso (ver tabla 6).

Tabla 6. Correlaciones entre puntaje por reactivo y edad

Factor	Reactivo	p	Edad
			r
Tácticas de evasión y salida preventiva	• Prefiero bajar antes de llegar a mi destino si el autobús/taxi se queda vacío	0.005	0.149
	• Prefiero bajar del autobús/taxi si el chofer lleva acompañantes	0.005	0.225
	• Guardo una agenda de papel con los números de personas de confianza entre mi ropa por si acaso soy víctima de algún acto violento	0.000	0.200

Factor	Reactivo	p	Edad
			r
Respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal	• Si siento que un hombre invade mi espacio personal en el transporte, lo empujo	0.003	0.154
Tácticas de autoprotección preventiva	• Cuido mi vestimenta al saber que viajaré en el transporte público	0.030	0.115
	• Evito lo más posible el uso de transporte público durante las noches	0.006	0.114
Comunicación activa de seguridad y solidaridad	• Si alguien extraño me toca con intenciones sexuales grito o lo insulto	0.006	0.147

Fuente: elaboración propia

Discusión

El reconocimiento de la movilidad segura como un derecho humano por parte del Estado mexicano en 2019, y plasmado en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV, 2022), refleja el compromiso por garantizar que todas las personas puedan disfrutar plenamente de los espacios y medios para realizar las actividades cotidianas, libres de toda forma de discriminación o violencia.

Sin embargo, se evidencia una desconexión entre las estrategias institucionales y la experiencia cotidiana de las mujeres. A pesar de que el marco normativo mexicano, en congruencia con los instrumentos internacionales, afirma la necesidad de abordar la movilidad desde la perspectiva de género, la realidad observable a través de los elevados niveles de acoso reportados por las mujeres a nivel nacional y en el Estado de México (ONU Mujeres, 2018; Inmujeres, 2020), así como de la falta de avances sustantivos en lo referente a acciones que les permitan desplazarse libres de toda forma de violencia (SNPASEVM, 2024), revelan una disonancia sistémica. Esta paradoja parece arraigar en patrones socioculturales más amplios, donde la dominación y la objetivación de las mujeres no son solo un asunto local, sino que se manifiestan como fenómenos globales de subordinación de género (Contreras-Merino *et al.*, 2024).

Los resultados de la investigación abonan en el reconocimiento de cómo, ante una estructura machista que coloca a las mujeres en una pos-

tura de subordinación, se activan mecanismos de resistencia que buscan la seguridad en un entorno que ofrece pocas garantías. Coincidente con los trabajos de Boyer (2021), Mawere y Moyo (2019), el análisis de información reveló que las tácticas para hacer frente al acoso abarcan desde la evasión y la salida como forma de prevención, la búsqueda de compañía y entornos percibidos como seguros, respuestas asertivas ante la invasión del espacio personal, hasta diversas tácticas de autoprotección atravesadas por la solidaridad y la necesidad de seguridad. Las tácticas predominantes dentro de la muestra fueron la búsqueda de entornos seguros y de compañía, así como las respuestas asertivas ante invasiones del espacio personal, similar a lo documentado por Díaz Castillo (2024) en el contexto de Coahuila. Las menos recurrentes, las de evasión y salida preventiva.

La necesidad de búsqueda de compañía, principalmente de alguna otra mujer o de una persona de confianza, evidencia la búsqueda de protección, el deseo de no sentirse solas y de ser respetadas, encontrando satisfacción en redes de sororidad implícita, observables cuando otra mujer va en el transporte público y es preferible sentarse junto a ella (Dunckel-Graglia, 2013). Si bien, es cierto que los hallazgos son limitados en este aspecto, abren una línea de análisis que merece ser explicada con mayor profundidad en investigaciones futuras.

Las tácticas de tipo evitativo también mostraron una amplia frecuencia, particularmente aquellas que se ponen en marcha frente a invasiones al espacio personal, independientemente de sus intenciones sexuales implícitas. Esta tendencia a la evitación ha sido documentada ampliamente en contextos internacionales, siendo marcada por las diferencias en el ejercicio de la fuerza o la desigualdad de poder respecto de los hombres (Malo Duran, 2024; Mesén Badilla, 2021; Morelli, 2016). Sin embargo, este tipo de actos revelan, entre otras cosas, la emergente capacidad de agencia de las mujeres usuarias del transporte público, que si bien es cierto no confrontan ni exigen de forma impulsiva o reaccionaria, hacen uso de la sutileza como táctica para no irrumpir en actividades diarias esenciales que, de no realizarse, profundizarían su situación de desigualdad: el trabajo, la escuela, el sustento familiar (Soto Villagrán, 2012; 2017).

En cuanto a la táctica sobre el uso de la tecnología, se observó que compartir ubicación con gente de confianza mientras se viaja en el transporte público presenta formas de adopción diferenciadas por grupos etarios. La distribución de esta respuesta permite ver una adopción diversificada de la medida, con mayor prevalencia entre mujeres adultas jóvenes, seguidas

por las adultas maduras y finalmente las jóvenes. Este comportamiento evidencia una tendencia a ser adoptadas por mujeres en edad activa, cuyas posibilidades económicas y dominio de la tecnología lo posibilitan (Sarosh *et al.*, 2016), revelando así que la adopción diferenciada de estas tácticas constituye una dimensión que requiere ser analizada con mayor profundidad en estudios futuros.

Por otra parte, el análisis por grupos etarios mostró que el uso de tácticas preventivas disminuye a medida que aumenta la edad de las mujeres, lo que supone una progresiva apropiación del espacio público y una forma implícita de reclamo de justicia. Esta menor dependencia de tácticas preventivas, aunque implica mayor confrontación con potenciales agresores, no disminuye necesariamente la incidencia del acoso, sino que refleja una actualización del repertorio de respuesta. Cabe destacar que incluso las tácticas más asertivas se ejecutan bajo el amparo de la mirada pública, pues en situaciones de vulnerabilidad, como encontrarse solas con hombres, las mujeres suelen interrumpir su trayecto buscando zonas donde la densidad poblacional es mayor (Orozco-Fontalvo *et al.*, 2019; Soto Villagrán, 2017; Morelli, 2016).

El análisis comparativo por medio de transporte reveló diferencias significativas en lo tocante a la autoprotección. Las mujeres implementan un repertorio más amplio de tácticas cuando utilizan medios de transporte distintos al autobús. En estos, las más frecuentes incluyen bajar del medio de transporte si el conductor lleva acompañantes inesperados, compartir la ubicación en tiempo real con personas de confianza, y evitar este tipo de servicios durante la noche, consistentes con lo identificado por estudios internacionales (Caballero García *et al.* 2024; Morelli, 2016). En contraste, durante los trayectos en autobús, las tácticas predominantes son de respuesta inmediata tales como empujar a los hombres que invaden el espacio personal, descender antes del destino previsto si la unidad queda vacía y gritar o insultar ante tocamientos inapropiados.

La *r* de Rosenthal más elevada ($r = 0.96$) se observó en las conductas de gritar o insultar al agresor, lo que indica un tamaño del efecto grande de acuerdo con los criterios de Cohen (1992, como se citó en Gignac y Szodorai, 2016), es decir, una diferencia considerable entre las mujeres usuarias de autobús frente a usuarias de otro medio. De forma similar se observa otro valor elevado ($r = 0.90$) en la conducta de empujar a un hombre cuando invade el espacio personal. Estos tamaños del efecto indican que las características socioespaciales específicas de cada medio de transporte se asocian con

diferencias relevantes en el tipo de respuesta táctica implementada por las mujeres.

Desde la perspectiva de de Certau (1996), cada medio de transporte representa un campo táctico distintivo, donde las relaciones de poder, los mecanismos de vigilancia, la proximidad corporal y las posibilidades de escape configuran un repertorio específico de microresistencias disponibles. En transporte colectivo como el autobús, la presencia de otros pasajeros funciona como un mecanismo de control social informal que facilita respuestas más confrontativas, mientras que, en taxis o espacios más aislados, las tácticas evitativas predominan ante la vulnerabilidad incrementada.

Esta diferenciación refleja lo que podría denominarse “cálculos situacionales de riesgo” en las respuestas al acoso. Los hallazgos confirman que, al encontrarse solas y frente a un escenario de desventaja percibida, las mujeres priorizan el alejamiento. Sin embargo, al encontrarse acompañadas de otras mujeres o, al menos, por otros pasajeros, las tácticas tienden a ser más confrontativas, tal como lo señala el estudio de Lea *et al.* (2017).

Dicho hallazgo invita a observar que el acceso al espacio público no es neutral ni homogéneo, sino que se negocia de manera diferenciada según el contexto social y espacial de cada modalidad de transporte (Soja, 2010; Koskela, 1997). El contraste entre las tácticas confrontativas y colectivas en el autobús y aquellas más preventivas e individuales en situaciones de desventaja, dan cuenta cómo las condiciones materiales del entorno condicionan las posibilidades reales de respuesta de las mujeres.

El análisis de correlación entre la edad y el puntaje por reactivo identificó valores estadísticamente significativos en 7 ítems. Todos presentaron coeficientes positivos, aunque débiles, lo que indica que, al aumentar la edad, también se incrementa tanto la percepción del acoso como la implementación de tácticas predominantemente evitativas y preventivas. Las asociaciones más robustas se observaron específicamente en conductas como bajar del medio de transporte si hay acompañantes y mantener un registro en papel con los números telefónicos de contactos para emergencias. Estos hallazgos complementan la comprensión del fenómeno y sugieren que las variaciones generacionales constituyen una dimensión relevante para futuras investigaciones. El repertorio táctico que las mujeres desarrollan en su vida refleja cómo la experiencia acumulada frente al acoso modifica tanto la percepción del fenómeno como las formas de respuesta ante él.

En el mismo sentido, el análisis de las tácticas de las mujeres frente al acoso en el transporte público no solo debería considerar factores etarios,

sino también condiciones como el acceso económico a tecnología, ya que las correlaciones observadas en el uso de herramientas digitales podrían estar mediadas no solo por la familiaridad generacional con este tipo de dispositivos, sino por la posibilidad real de costear un teléfono inteligente con plan de datos, lo que excluye a mujeres en situación de pobreza.

En este contexto, actuar con cautela resulta una táctica necesaria. Las mujeres evitan confrontaciones directas ante la desventaja estructural que caracteriza los espacios de movilidad pública, reconociendo que algunas disparidades físicas pueden sortearse mediante el aprovechamiento de las ocasiones en las que las fallas de esta lógica sociocultural se hacen visibles (de Certau, 1996). Estas microresistencias les permiten preservar su integridad, encontrar apoyo en la comunidad y enfrentar la desigualdad que, en esencia, busca restringir su movilidad y confinarlas al espacio privado.

Conclusiones

Los hallazgos de esta investigación revelan que las mujeres usuarias del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca han desarrollado un conjunto diverso y contextualizado de tácticas para hacer frente al acoso sexual, que responde a las características de cada modalidad de transporte y varía en función de la edad, así como del acceso a recursos tecnológicos y económicos. Esto permite pensar que las intervenciones institucionales orientadas a la seguridad en el transporte público pueden enriquecerse si incorporan el conocimiento situado de sus usuarias.

Por otra parte, esta investigación aporta hallazgos que pueden constituir la base para estudios donde se exploren las múltiples variables que convergen en la experiencia de las mujeres y que intervienen en la vulnerabilidad diferenciada frente al acoso sexual en el transporte público. Asimismo, el enriquecimiento metodológico a través de técnicas cualitativas como mapeos, diarios de movilidad, grupos focales o entrevistas a profundidad permitiría ampliar el alcance de los presentes hallazgos cuantitativos. La triangulación resultante proporcionaría un sustento más firme para investigaciones que trasciendan el terreno académico, enriquezcan el debate y orienten las acciones referentes a la movilidad urbana, los espacios públicos y la igualdad sustantiva.

Referencias

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2019, 30 de julio). *Informe de la Relatora Especial sobre los derechos culturales*. <https://docs.un.org/es/A/74/255>
- Barbosa, V. (2024). *El miedo de la mujer en el transporte público: violencia de género* [Reporte de investigación, Universidad Cooperativa de Colombia]. <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/18c729a8-5adc-4aaf-b0f0-47025523ce71/content>
- Boyer, K. (2021). Sexual harassment and the right to everyday life. *Progress in Human Geography*, 46(2), 398-415. <https://doi.org/10.1177/03091325211024340>
- Caballero García, M. J., Mirón Juárez, C. A., Ochoa Ávila, E. y Mercado Ibarra, S. M. (2024). Exposición al acoso sexual callejero y ansiedad en mujeres universitarias del sur de Sonora. En D. I. Valdez Pineda y E. Ochoa Ávila (Coords.), *Violencias de género* (pp. 50-58). Instituto Tecnológico de Sonora. <https://www.itson.mx/ApiPortalInstitucional/Assets/Microsite/UAFsSqEAaDSSuHt5xYchGw/doc/y7AQh-Kcltit1Exp66W6gw.pdf>
- Carobrez, A. P., Teixeira, K. V. y Graeff, F. G. (2001). Modulation of defensive behavior by periaqueductal gray NMDA/glycine-B receptor. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 25(7-8), 575-770. [https://doi.org/10.1016/S0149-7634\(01\)00059-8](https://doi.org/10.1016/S0149-7634(01)00059-8)
- Centro Mario Molina. (2014). *Estudio del sistema integral de movilidad sustentable para el Valle de Toluca*. Centro Mario Molina. <https://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2015/01/Documento-de-difusión-Movilidad-Sustentable-Toluca.pdf>
- Col·lectiu Punt 6. (2023). *Guía para la integración de la perspectiva de género en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. Generalitat de Catalunya. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2024/01/guia-PMUS_17-03-2023.pdf
- Contreras-Merino, A. M., Farhane-Medina, N. Z. y Castillo-Mayén, R. (2024). Unmasking Street Harassment in Spain: Prevalence, Psychological Impact, and the Role of Sexism in Women's Experiences. *Sex Roles*, 90, 1136-1153. <https://doi.org/10.1007/s11199-024-01500-2>

- DATAtab Team. (2025). Man-Whitney U Test. *DATAtab*. https://datatab-net.translate.goog/tutorial/mann-whitney-u-test?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=rq&_x_tr_hist=true
- De Certau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano 1*. Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente y Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Dhillon, M. y Bakaya, S. (2014). Street Harassment: A Qualitative Study of the Experiences of Young Women in Delhi. *SAGE Open*, 4(3). <https://doi.org/10.1177/2158244014543786>
- Díaz Castillo, N. (2024). Violencia sexual en el transporte público: cotidianidad para las mujeres de Coahuila. *Ciencia Latina, Revista Científica Multidisciplinar*, 8(1), 5631-5649. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i1.9918
- Dunckel-Graglia, A. (2013). 'Pink transportation' in Mexico City: reclaiming urban space through collective action against gender-based violence. *Gender & Development*, 21(2), 265-276. <https://doi.org/10.1080/13552074.2013.802131>
- EdomexInforma. (2025, 6 de febrero). *Implementa Secretaría de Seguridad del Estado de México Operativo Transporte Seguro con perspectiva de género*. <http://edomexinforma.com.mx/implementa-secretaria-de-seguridad-del-estado-de-mexico-operativo-transporte-seguro-con-perspectiva-de-genero/>
- Espinoza, G. M. y Quezada, V. N. (2024). *Análisis de la percepción de seguridad en las paradas de transporte público urbano, con un enfoque de género. Caso de estudio: ciudad de Cuenca-Ecuador* [Tesis de licenciatura, Universidad del Azuay]. Repositorio Institucional de la Universidad del Azuay. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/14581>
- Gignac, G. E. y Szodorai, E. T. (2016). Effect size guidelines for individual differences researchers. *Personality and individual differences*, 102, 74-78. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2016.06.069>
- Gobierno del Estado de México [GEM]. (2022). *Programa Metropolitano para la Zona Metropolitana del Valle de Toluca*. Gobierno del Estado de México. <https://sedui.edomex.gob.mx/sites/sedui.edomex.gob.mx/files/files/VERSIÓN%20EJECUTIVA%20PMZMVT%20PARA%20PUBLICACIÓN%20EN%20PORTAL%20DE%20LA%20SEDUO.pdf>
- González-Ulloa, P. A. y Pedraza, L. N. (2019). Ciudadanía y limitaciones para las mujeres. En L. M. Umaña (Coord.), *Reflexiones interdisciplinarias sobre la ciudadanía de género. Mujeres en la Ciudad de México* (pp. 13-39). Facultad de Ciencias Políticas y Sociales; Grupo Editor Orfila Valentini.

- Instituto Mexicano para la Competitividad [IMCO]. (2019). *Índice de movilidad urbana. Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes*. <https://imco.org.mx/indice-movilidad-urbana-2018-barrios-mejor-conectados-ciudades-mas-equitativas/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2017). *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017)*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2021a). *En México somos 126014024 habitantes: censo de población y vivienda 2020*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_Nal.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2021b). *Violencia contra las mujeres en México*. <https://www.inegi.org.mx/tablerosestadisticos/vcmm/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2022). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de Seguridad Pública (ENVIPE) 2022. Principales resultados*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2022/doc/envipe2022_presentacion_nacional.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2026, 5 de marzo). *Estadísticas a propósito del Día Internacional de la Mujer*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2026/EAP_8M_26.pdf
- Instituto Nacional de las Mujeres [Inmujeres]. (2020, 4 de abril). *Las mujeres y la violencia en el espacio público. Desigualdad en Cifras, 4* http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/BA6N04_VoBo_250620_Final.pdf
- Instituto Nacional de las Mujeres [Inmujeres]. (2022). *Informe de Resultados de Implementación de los Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo y su Pilotaje en dos Entidades Federativas. La Paz, Baja California Sur y Manzanillo Colima*. http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/2_DGPNIDM_Res_lineam_transporte_publico.pdf
- Koskela, H. (1997). "Bold walk and breakings": Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, place & culture: a Journal of Feminist Geography*, 4(3), 301-320. <https://doi.org/10.1080/09663699725369>
- Kustar, A., López, S., Hernández, J. J. y Martínez, A. (2024, 13 de junio). *México hizo de la movilidad segura un derecho humano: así es como sus calles pueden volverse más seguras*. World Resources Institute. <https://es.wri.org>

[org/insights/mexico-hizo-de-la-movilidad-segura-un-derecho-humano-asi-es-como-sus-calles-pueden](https://insights/mexico-hizo-de-la-movilidad-segura-un-derecho-humano-asi-es-como-sus-calles-pueden)

- Lea, S. G., D'Silva, E. y Asok, A. (2017). Women's strategies addressing sexual harassment and assault on public buses: an analysis of crowdsourced data. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 227-239. <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0028-1>
- Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios. [LMSVEMM]. Sin reformas. *Periódico Oficial Gaceta de Gobierno*. 21 de marzo de 2024, (México). <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig222.pdf>
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia [LGAMVLV]. Reformada. *Diario Oficial de la Federación* [DOF] 16 de diciembre de 2024, (México). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV.pdf>
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. [LGMSV]. Reformada. *Diario Oficial de la Federación* [DOF] 29 de diciembre de 2023, (México). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>
- Malo Duran, J. A. (2024). *Acoso sexual callejero en estudiantes mujeres de la Facultad de Psicología de la Universidad de Cuenca el periodo 2023-2024* [Tesis de licenciatura. Universidad de Cuenca]. UCUENCA. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/43880>
- Mawere, D. y Moyo, A. (2019). Street harassment experiences of female undergraduate students at a State University in Zimbabwe. *Journal of Research and Innovation in Social Science (IJRISS)*, 3(7), 106-113. <https://www.rsisinternational.org/journals/ijriss/Digital-Library/volume-3-issue-7/106-113.pdf>
- Mesén Badilla, A. (2021). Violencia cotidiana en la vida de las mujeres: Una aproximación al acoso sexual en espacios públicos costarricenses. *Revista Wimb Lu*, 16(2), 161-177. <https://doi.org/10.15517/wl.v16i2.49219>
- Morelli, M. L. (2016). *The right to navigate risk in Mexico City: possibilities for creating safer spaces for women experiencing fear of sexual harassment in the daily use of the city* [Tesis de licenciatura, Instituto Tecnológico de Massachusetts]. MIT Libraries. <https://hdl.handle.net/1721.1/140156>
- ONU Mujeres. (2016). *Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas*. <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Noticias/ciudades%20seguras18feb.pdf>

- ONU Mujeres. (2018). *Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa insignia Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas*. <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2018/Safe%20Cities/AnalisisResultadosEncuesta%20CDMX%20of.pdf>
- ONU Mujeres. (2019). *Dejemos de hacerlo. Para prevenir el acoso sexual en los espacios públicos*. <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2019/dejemosdehacerlo%20FINAL.pdf>
- ONU Mujeres. (2020). *Iniciativa Insignia Mundial Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros para las Mujeres y las Niñas: segundo compendio internacional de prácticas*. <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2020/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-International-compendium-of-practices-02-es.pdf>
- Orozco-Fontalvo, M., Soto, J., Arévalo, A. y Oviedo-Trespalacios, O. (2019). Women's perceived risk of sexual harassment in a Bus Rapid Transit (BRT) system: The case of Barranquilla, Colombia. *Journal of Transport & Health*, 14. 100598. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100598>
- Quintanilla, C. (2022, 22 de marzo). Enfoque de género y apropiación del espacio público. *Crítica Urbana, Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, 5(23). <https://criticaurbana.com/enfoque-de-genero-y-apropiacion-del-espacio-publico>
- Ríos, A. (2022, 24 de septiembre). Toluca primer lugar en acoso sexual a nivel nacional. *La Jornada Estado de México*. <https://lajornadaestadodemexico.com/toluca-primer-lugar-en-acoso-sexual-a-nivel-nacional/>
- Sarosh, M. Y., Yousaf, M. A., Javed, M. M. y Shahid, S. (2016). Mehfooz Aurat: Transforming smart phones into women safety devices against harassment. En *Proceedings of the Eighth International Conference on Information and Communication Technologies and Development (ICTD '16)* (pp. 1-4). Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/2909609.2909645>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [Sedatu] e Instituto Nacional de las Mujeres [Inmujeres]. (2022). *Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte colectivo*. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/730318/Lineamientos-03.pdf>

- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [Sedatu]. (2018). *Anatomía de la Movilidad en México. Hacia dónde vamos*. Tinta Roja Editoras. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [Sedatu]. (2022, 3 de octubre). *Materiales de aplicación de los Lineamientos contra el acoso sexual en el transporte público*. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/materiales-de-aplicacion-de-los-lineamientos-contra-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico?state=published>
- Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2025). *Informe de violencia contra las mujeres. Incidencia delictiva y llamadas de emergencia al 911*. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. https://drive.google.com/file/d/1hYmG2ySfxvEgXdN9f7D7v7S-HqFj_iLf3/view
- Shibata, S. (2020). Transit safety among college students in Tokyo-Kanagawa, Japan: Victimization, safety perceptions and preventive measures. En V. Ceccato y M. K. Nalla (Eds.), *Crime and Fear in Public Places. Towards Safe, Inclusive and Sustainable Cities* (pp. 160-176). Routledge.
- Sistema Nacional de Prevención, Atención, Sanción y Erradicación de la Violencia contra las Mujeres [SNPASEVM]. (2024). *Dictamen sobre la implementación de la alerta de violencia de género contra las mujeres para los municipios de Chalco, Chimalhuacán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Ixtapaluca, Naucalpan de Juárez, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla de Baz, Toluca de Lerdo, Tultitlán y Valle de Chalco Solidaridad en el Estado de México*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/960313/57._DICTAVGMEDOMEXVF2024.pdf
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press.
- Soto Villagrán, P. (2012). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista INVI*, 27(75), 145-169. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62415>
- 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. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/3273>
- Valdez Calva, S. A. y Venancio Flores, A. (2024). Crecimiento urbano de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca: Estudios desde la habitabilidad urbana por medio de la vivienda. *Proyección*, 18(36), 08-29. <https://doi.org/10.48162/rev.55.060>

- Varghese, J. (2019). *Negotiating discourses of womanhood in India: an ethnographic study of young women in a Chennai hostel* [Tesis de doctorado, Universidad de Canterbury]. UC Library. <http://dx.doi.org/10.26021/10412>
- Yagin, F. H., Pinar, A. y De Sousa, M. S. (2024). Statistical Effect sizes in sports science. *Journal of Exercise Sciences, & Physical Activity Reviews*, 2(1), 164-171. <https://doi.org/10.5281/zenodo.12601138>
- Zúñiga, M. (2014). Las mujeres en los espacios públicos: entre la violencia y la búsqueda de libertad. *Región y Sociedad*, 4, 77-100. <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v26nespecial4/v26nespecial4a4.pdf>