



MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES

**Habitar desde la movilidad cotidiana y la experiencia de acoso sexual
callejero en usuarias del transporte público UNE Sonora Hermosillo**

Tesis presentada por

Mariana Aurora Álvarez Hernández

Como requisito parcial para obtener el grado de:

Maestra en Ciencias Sociales

en la línea de investigación en Desarrollo Sustentabilidad y Género

Directora de tesis: Dra. Mónica Olmedo Muñoz

Lectora interna: Dra. Gabriela Grijalva Monteverde

Lectora externa: Dra. Yutzil Tania Cadena Pedraza

Hermosillo, Sonora

Diciembre 2023

Por Nirbhaya, por todas.

Resumen

El presente trabajo de investigación es un estudio de carácter cualitativo el cual mediante entrevistas y grupos de discusión a usuarias de transporte e informantes clave del sistema de transporte público UNE Sonora y una observación participante la cual fué complementada con fotografías documentales y un diario de campo; tiene como principal objetivo entender la movilidad cotidiana de las usuarias del sistema de transporte UNE Sonora desde la experiencia que brinda el acoso sexual callejero dentro y fuera de las unidades, además de la percepción del habitar del miedo construido alrededor de los casos sufridos por las usuarias.

El marco teórico está complementado por conceptos como el de acoso sexual callejero de (López, 2020), mientras que el análisis de la movilidad cotidiana parte del análisis de (Romero y Lugo-Morín,2018) por otro lado se retoma el concepto de la antropología urbana de (Giglia, 2012) para establecer el análisis del habitar junto con el concepto de habitar del miedo desarrollado por (Valentine, 1989).

Agradecimientos

En primer lugar, a El Colegio de Sonora por permitirme formar parte de esta institución, a mi directora de tesis Mónica Olmedo Muñoz, mis lectoras la Dra. Yutzil Cadena y la Dra. Gabriela Grijalva, por sus valiosos comentarios los cuales ayudaron a construir y culminar este proyecto. A todas las personas informantes que, aunque sus nombres permanecen en el anonimato, son la parte más importante de esta tesis. A mi familia principalmente a mi madre Ana Clara y mis dos hijos Nico y Mau por ser pacientes en este proceso. A mis amigos y a mi pareja por su apoyo. Al personal de la biblioteca por su disposición y amabilidad.

ÍNDICE

Resumen	2
Introducción.....	8
Capítulo 1. Acoso sexual callejero en el espacio socialmente construido.....	12
1.1 Origen del concepto: del activismo a la legitimidad de la ley.....	12
1.2 El género y la construcción del consentimiento sexual.....	17
1.3 El acoso sexual callejero y la dimensión de las violencias.....	18
1.4 Datos estadísticos y la percepción de inseguridad de las mujeres en la calle ..	22
1.5 El género: del espacio doméstico al espacio urbano de movilidad	25
Capítulo 2. El habitar desde el urbanismo feminista.	27
2.1 Urbanismo feminista	27
2.2 Movilidad feminizada en una ciudad fragmentada.	30
2.3 Ciudad desigual y la desigualdad de género.....	36
2.4 El derecho a la ciudad.....	42
2.5 El derecho de lo femenino a la ciudad	45
Capítulo 3. El Sistema de transporte público UNE Sonora en la ciudad de Hermosillo	49
3.1 Hermosillo y el sistema de transporte público UNE Sonora.....	49
3.2 Descripción de las líneas de transporte público UNE Sonora seleccionadas ...	52
Capítulo 4. Metodología e instrumentos de investigación.....	58
4.1 El debate metodológico en el acoso sexual callejero y el estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres	58
4.2 Instrumentos metodológicos para entender el acoso sexual callejero	60
4.3 Plan desarrollado según la metodología de movilidad cotidiana y acoso sexual callejero.....	66
4.4 COVID-19.....	67
Capítulo 5. Las dimensiones del habitar en el transporte público y el acoso sexual callejero.....	67
5.1. Movilidad desigual, vulnerada y fragmentada	67
5.2 Enajenación del espacio social urbano.....	96
5.3 Formas del acoso sexual callejero	99
5.4. Miedo, cuerpo y experiencia en el transporte público	104
5.5 Socialización e invisibilidad del acoso sexual callejero	108
5.6 Violencia simbólica inscrita en el servicio público.....	115
5.7 El sistema de transporte público y sus trabajadores	120

Capítulo 6. Propuesta de protocolo de acción y prevención del acoso sexual callejero	127
6.1 <i>La persona víctima</i>	128
6.2 <i>La persona quien conduce la unidad de transporte público</i>	129
6.3 <i>Acciones necesarias en caso de ser testigo de acoso sexual dentro de una unidad de transporte público</i>	132
6.4 <i>Acciones necesarias por parte de la autoridad competente para la atención de acoso sexual callejero.....</i>	133
6.5 <i>Mecanismos de contención y reparación del daño por parte de la autoridad competente</i>	134
6.6 <i>Mecanismos de prevención al acoso sexual callejero dentro de las unidades</i>	135
Conclusiones.....	137
Bibliografía.....	142
Anexo 1. Relatos recolectados en redes sociales y vía correo electrónico	156
1.1 <i>Relatos recibidos por medio de correo electrónico.....</i>	156
1.2. <i>Relatos recibidos vía Facebook mediante la página MeToo Transporte público</i>	157
Anexo 2. Entrevistas a estudiantes de la Unison.....	161
2.1. <i>Entrevista a Miriam Biología y Sara Letras 19 años (Parque del estudiante)</i>	161
2.2 <i>Claudia estudiante de enfermería 21 años (Feria de la salud sexual)</i>	169
2.3. <i>Liz, Administración de Empresas 18 años (Departamento de derecho).....</i>	174
Anexo 3. Entrevistas a informantes clave.....	178
3.1 <i>Entrevista a ex operadora UNE Sonora</i>	178
3.2. <i>Entrevista a Juan Nieves.....</i>	187
3.3 <i>Entrevista a operador de la línea 17 Express</i>	200
Anexo 4. grupo de discusión	202
4.1 <i>Guía grupo de discusión.....</i>	202
4.2 <i>Grupo de discusión estudiantes de psicología UNISON.....</i>	203
Anexo 5. Mapa de la ciudad de Hermosillo	210
Anexo. 6 Trabajo de campo verano 2023	211

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3.1	52
Figura 3.2	53
Figura 3.3	54
Figura 3.4	55
Figura 3.5	56
Figura 3.6	57
Figura 5.1	68
Figura 5.2	70
Figura 5.3	72
Figura 5.4	73
Figura 5.5	75
Figura 5.6	76
Figura 5.7	80
Figura 5.8	81
Figura 5.9	82
Figura 5.10	84
Figura 5.11	86
Figura 5.12	93
Figura 5.13	100
Figura 5.14	112
Figura 5.15	117
Figura 5.16	118

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 4.1.....	63
Tabla 4.2.....	65

“Aquellos que tienen la suerte de poder dedicar sus vidas al estudio del mundo social no pueden mantenerse al margen neutral de las luchas en las que está en juego el futuro del mundo”

Contrafuegos 2. Por un movimiento social europeo

Pierre Bourdieu

Introducción

El presente estudio busca identificar cuáles son los efectos del acoso sexual callejero en la movilidad cotidiana de las usuarias del transporte público UNE Sonora, entender los determinantes que ocasionan el fenómeno y las consecuencias en el habitar de la ciudad. Se busca entender los efectos en la movilidad cotidiana y el habitar, después de experimentar este tipo de violencia simbólica, como también por un miedo construido de sufrir acoso sexual callejero en el espacio social urbano, así como las condiciones económicas, sociales y geográficas que construyen la experiencia de movilidad de las mujeres ocasionando que estas desarrollen mecanismos de resistencia y precaución en la demanda de sus derechos al espacio y la vida urbana. De tal manera que, se busca establecer qué factores son facilitadores de la existencia del acoso sexual callejero dentro de las unidades y en las inmediaciones de las paradas del camión.

Estudiar en qué medida aspectos como el género, la clase social y ciertas zonas geográficas son limitantes en la movilidad cotidiana al vulnerar el derecho a la ciudad de las usuarias de transporte público, estudiado desde las experiencias de acoso sexual callejero de usuarias de transporte público UNE Sonora Hermosillo.

Mediante un análisis cualitativo sobre el habitar y la experiencia de las usuarias del transporte público en la ciudad de Hermosillo Sonora, este trabajo propone explicar bajo qué dimensiones se articula el fenómeno. Así como, reconocer aquellos sitios, rutas de

transporte o recorridos que las entrevistadas en su habitar y experiencia perciban como inseguros, y por lo tanto posibles lugares donde podrían ocurrir eventos de acoso sexual callejero.

En el primer capítulo se plantea el origen y significado del concepto de acoso sexual callejero; además se explica cómo éste resulta ser un mecanismo que opera dentro del sistema sexo/género que oprime, violenta y crea desigualdades entre hombres y mujeres. En el segundo capítulo se explica cómo dichas condiciones de opresión y desigualdad están ligadas a la construcción de la ciudad. Mientras que el tercer capítulo se contextualizan las condiciones sociodemográficas de ciudad de Hermosillo, se describe cómo opera el sistema de transporte público UNE Sonora y también se detalla, el recorrido de las líneas que se seleccionaron para ser parte de esta investigación. Por otro lado, en el capítulo cuarto se puntualizan las herramientas que desde la metodología cualitativa fueron utilizadas para realizar un análisis socio-espacial del fenómeno del acoso sexual callejero entre las cuales están, el uso de testimonios, observación participante, entrevistas a profundidad a informantes claves y grupos de discusión a personas usuarias de transporte. Por último, en el cuarto capítulo, se muestran los resultados obtenidos y la interpretación de estos.

Entender cómo opera el acoso sexual callejero en el transporte público, específicamente en el área de la periferia de la ciudad, ayudará a visibilizar dicho problema en la ciudad de Hermosillo y de esta manera las instancias responsables podrían buscar mejores soluciones para prevenir y sancionar el acoso sexual callejero, no solo como un delito sino como un fenómeno social derivado de la violencia simbólica de género que vulnera el derecho a la ciudad y dificulta la movilidad cotidiana de las usuarias de transporte

público UNE Sonora. Pero sobre todo entendiendo el fenómeno desde la perspectiva de las usuarias, una metodología poco usada en las investigaciones desarrolladas que abordan el sistema de transporte público UNE Sonora en Hermosillo.

El principal objetivo de esta investigación es entender los mecanismos que articulan el acoso sexual callejero que pudiesen ser físicos y/o simbólicos, en aquellas rutas seleccionadas que recorren la zona de la periferia de la ciudad de Hermosillo, ya sea dentro de las unidades y/o en las inmediaciones de las paradas del sistema de transporte público.

Además de realizar un análisis sobre aquellas características del servicio como lo son: la logística de operación del transporte, la construcción y desarrollo geográfico de la ciudad de Hermosillo se plantea entender cuáles pueden ser los determinantes de carácter simbólico que favorecen el acoso sexual callejero dentro y fuera de las unidades. Interesa de forma especial entender cómo la falta de perspectiva de género en la administración del sistema de transporte, la construcción de la ciudad y una socialización masculinizada de la movilidad cotidiana son situaciones que ayudan a construir el acoso sexual callejero; de tal manera que se propone desarrollar las respuestas a las siguientes incógnitas:

¿Qué elementos tangibles como la forma en que se construye la ciudad, la logística de operación del sistema de transporte público favorece a la percepción y a la prevalencia de acoso sexual callejero en el transporte público UNE Sonora en las áreas de la periferia de la ciudad de Hermosillo?

¿O son aquellos no tangibles como la socialización masculinizada de la ciudad y la falta de perspectiva de género en la administración del servicio aquello que favorece la percepción y la prevalencia de acoso sexual callejero en transporte público UNE Sonora en las áreas de la periferia de la ciudad de Hermosillo?

¿Es la percepción de miedo de sufrir acoso sexual callejero o las situaciones reales de acoso sexual callejero es lo que ocasiona que las usuarias de UNE Sonora eviten las áreas de la periferia de la ciudad de Hermosillo y vulneren su movilidad cotidiana junto con el derecho al espacio público, pero también a la ciudad?

Elementos como la forma en que se construye la ciudad, la logística de operación del sistema de transporte público, la socialización masculinizada de la ciudad y la falta de perspectiva de género en la administración del servicio, favorecen la percepción y la prevalencia de acoso sexual callejero en transporte público. A lo que suma la construcción misma del servicio UNE Sonora en las áreas de la periferia de la ciudad de Hermosillo sin considerar las necesidades o condiciones diarias de las mujeres y cuerpos que se leen como femeninos y disidencias sexuales que simbólicamente interactúan en desigualdad y vulnerando su derecho a la ciudad y movilidad cotidiana.

Capítulo 1. Acoso sexual callejero en el espacio socialmente construido

1.1 Origen del concepto: del activismo a la legitimidad de la ley

El desarrollo del concepto de acoso sexual comenzó como una medida para identificar una problemática que existe en el ámbito laboral, y que al ser denominada, definida y caracterizada ayudó a visibilizar, entender y buscar soluciones a este fenómeno social, una vez que el concepto se estableció, comenzó rápidamente a difundirse e interpretarse en otros ámbitos mediante el ciberactivismo feminista con el uso de los hashtags en las redes sociales como el *#Metoo*, *#MePasó*, *#MiPrimerAcoso* (Lamas, 2018);(López, 2020). Al difundirse y establecerse el concepto de acoso sexual, como una forma de violencia simbólica, de género y sexual, la cual fue más fácil identificar en otros espacios sociales, como el académico, el laboral y el callejero (por mencionar algunos), este último de especial interés para esta investigación. El acoso sexual callejero está relacionado con la percepción y el habitar del espacio urbano, pero, además, contiene dinámicas, características y formas propias; elementos que lo hacen más complejo para identificar y diferenciarlo de otros tipos de acoso sexual (Escalona, 2019).

En general el término del acoso sexual, se construyó primero desde el activismo y posteriormente se conceptualizó en el ámbito legal clasificándolo como un delito sexual, a pesar de eso, el acoso sexual callejero todavía no aparece tipificado bajo dicha denominación y clasificación en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), ni tampoco en el código penal del estado de Sonora dificultando de esta manera el entendimiento del término legal y su penalización como un delito, como se puede observar a continuación en el artículo trece de la Ley General

de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia: “El acoso sexual es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos” (LGAMVLV, 2017).

El concepto desarrollado por María Claudia López (2020) resulta ser el más adecuado para describir el acoso sexual callejero, ya que incorpora tanto los elementos descritos por la ley para identificar el acoso sexual callejero como otros elementos intrínsecos como la espacialidad en donde discurre este tipo de violencia: “[...] el acoso sexual callejero es una forma de interacción que se da en espacios públicos y consiste en miradas, comentarios, persecuciones, exhibicionismo, silbidos, tocamientos, entre otros comportamientos de connotación sexual que no son consentidos” (López, 2020, p.197).

Se puede observar como en la definición propuesta por la LGAMVLV en comparación con el de López, (2022) no se dimensiona la violencia del acoso sexual en el ámbito del espacio público urbano, únicamente se expresa como un ejercicio abusivo del poder, dejando de lado aquellas características específicas como, por ejemplo, cuáles son las acciones que engloban el acoso sexual y los diferentes espacios donde éste puede presentarse. Por su parte el código del estado de Sonora en su artículo 212 bis 1 especifica lo siguiente: “Comete el delito de acoso sexual quien mediante conductas verbales de una forma reiterada y con fines lascivos asedie a una persona de cualquier sexo, que la ponga en riesgo o cause un daño psicológico que lesione su dignidad“(Art.212 bis, 2019).

Como se muestra en los párrafos anteriores, tanto en la ley federal LGAMVLV como la ley para el estado de Sonora no se favorece una fácil identificación del delito del acoso

sexual al manejar términos difusos, ni tampoco entiende el delito de acoso sexual en el ámbito del espacio público urbano, solo se le anexan las sanciones respectivas para el delito y aquellas situaciones en las cuales se considerará agravante al delito del acoso sexual:

“Al responsable de este delito se sancionará con una pena de dos a cuatro años de prisión y una multa de cien a trescientas unidades de medida y actualización. Si la víctima del delito de acoso sexual es menor de dieciocho años, o con alguna discapacidad o no tuviere la capacidad de comprender el significado del hecho, la pena de prisión se aumentará hasta una tercera parte[...].” (Art.212 bis, 2019).

Aunque no existe una ley como tal sobre el acoso sexual callejero, el 16 de julio de 2016 la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión emitió una recomendación en la cual se exhorta a todos los gobiernos de las entidades federativas a implementar políticas públicas que ayuden a prevenir el acoso sexual callejero. El acoso sexual callejero es definido en dicha recomendación; sin embargo, el documento presentado por los legisladores no contiene propuestas de en qué medida es posible implementar políticas públicas que ayuden a prevenir el acoso sexual callejero dentro de las entidades federativas (Poder Legislativo Federal, 2016).

En algunos países de América Latina los gobiernos han elaborado leyes y reformas con respecto al tema del acoso sexual callejero, el Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe (2020) menciona que en algunos países de América Latina

el acoso sexual callejero está considerado como un delito punible dentro de la ley como en **Argentina**, la ley n° 27.501 incorpora el acoso callejero como una modalidad de violencia en contra de la mujer; en **Chile** por su parte la ley 21.153e modifica el Código Penal para tipificar el acoso el delito de acoso sexual en espacios públicos; y en **Costa Rica** también cuenta con la ley 9.877 donde se tipifica el delito del acoso sexual callejero.

1.2 El acoso sexual como parte de la opresión del sistema sexo/género

Para poder explicar la forma en que el acoso sexual es una forma de opresión se retomará el concepto del sistema sexo/género, el cual es un modelo de análisis desarrollado por Gayle Rubin (1986) que sustituye el concepto de patriarcado, ya que lo considera un concepto anacrónico y reduccionista. El modelo desarrollado por Gayle Rubin es más adecuado para explicar las dimensiones en que ocurre la dominación masculina, ya que lo hace entendiendo la relación entre violencia y opresión hacia las mujeres, homosexuales y personas no binarias cuyos cuerpos se leen como femeninos. En este modelo de análisis se plantea que el sexo asignado al nacer, el género que socializamos, la orientación sexual, la lectura de la corporalidad y el ejercicio de nuestra sexualidad, son mecanismos que articulan formas de opresión y dominación, creando un sistema dicotómico donde lo masculino es aquello dominante, correcto e ideal, mientras que lo femenino, homosexual y transgénero se entiende desde la otredad, como algo abyecto, y por lo tanto es oprimido, invisibilizado y violentado.

El acoso sexual callejero se encuentra inscrito en el sistema sexo/género como una forma de dominación masculina que oprime y violenta a los cuerpos femeninos en el

espacio urbano. El acoso sexual callejero se puede entender como cualquier forma de interacción de índole sexual no consensuada, en lugares públicos, la cual pone en un estado de indefensión y subordinación ya esta se encuentra cargada de un discurso sexual de opresión y violencia. Además, es importante mencionar que el fenómeno del acoso sexual callejero, más que blindado por una relación de poder, lo hace mediante el anonimato al ser una interacción no consensuada entre dos personas extrañas (Gómez, Álvarez, Pauli & Oviedo, 2022; López, 2020).

El acoso sexual callejero, es un tipo de violencia sexual inscrito dentro del sistema sexo/género que opera como un mecanismo de dominación y opresión, en los cuerpos de las mujeres y de aquellas personas cuyos cuerpos se leen como femeninos, relacionado directamente con las sensaciones que se experimentan en el cuerpo y la lectura de este. Por lo tanto, es importante entender al cuerpo, como un elemento importante en la construcción y socialización de la sexualidad de las personas. El cuerpo es un ente físico tangible pero también, es una construcción social, así como el sexo que ciñe, además no menos importante el medio por el cual percibimos la realidad y socializamos con las personas, se trata del medio por el cual se canalizan las experiencias gracias a los sentidos y las sensaciones; es el mismo cuerpo un espacio más mediante el cual leemos y somos leídos (Le Breton, 2010). Cuando una persona mira a otra, el cuerpo es leído simplemente mediante su cadencia, voluptuosidad y formas, se interpreta, decodifica y categoriza en género masculino o femenino. (Bourdieu, 2000); (Butler, 2012). Sin embargo, también se encuentra directamente relacionado con el espacio socialmente construido, porque es mediante el cuerpo que habitamos, percibimos y socializamos el espacio social en la ciudad (Le Breton, 2002).

Debido al sistema binario sexo/género leemos las corporalidades únicamente como femenina o masculina, para inmediatamente catalogarlos como hombre y mujer; sin embargo, cuando no existe correlación, aquel cuerpo diferente o difícil de ubicar en la categoría de lo femenino o masculino, será catalogado como anormal, abyecto, transgresor de la normatividad de género y por no encontrarse dentro de las categorías designadas, será entonces disruptivo de las normas sociales y recibirá sanciones por ello (Foucault, 1991). Aquellos cuerpos y disidencias sexuales que se encuentran vulnerables ya que son meramente objetivados en su calidad de cuerpo y no se leen como personas. Dicha cosificación de las corporalidades encuentra, en el acoso sexual callejero una de las formas de oprimir y vulnerar a las corporalidades disidentes y no binarias. Creando de esta manera espacios restringidos y fragmentados por razones de género. (Caravaca & Itayra, 2018); (Pérez, 2019);(Puar, 2007).

1.2 El género y la construcción del consentimiento sexual

El género son aquellos cánones culturales, históricos, sociales que construyen y legitiman lo que se constituye como femenino o masculino (Butler, 2006); se trata de un orden social y simbólico que impone al género características, representaciones y estereotipos arbitrarios, construyendo una dicotomía entre lo masculino y lo femenino como dominado/dominante, activo/pasivo. El discurso del género masculino desde la dominación, se reproduce de manera simbólica en diversos ámbitos de la sociedad, como lo es el caso del ejercicio del consentimiento sexual de las mujeres (Bourdieu, 2000) (Rubin, 1986).

La violencia sexual está directamente relacionada con el consentimiento sexual, atravesar los límites del consentimiento es incurrir en un acto de violencia sexual. Además, si se toma en cuenta dentro del análisis la visión de la masculinidad hegemónica construida en el sistema sexo/ género, la masculinidad se representa de forma activa en pretensión del deseo sexual, mientras que la feminidad por el contrario se representa en una situación de pasividad y sumisión; en donde la pasividad es sinónimo de consentimiento sexual (Pérez Hernández, 2016).

El consentimiento sexual es el mutuo acuerdo entre las personas que realizan un acto de índole sexual, es importante especificar que el no poder expresar de manera efectiva el rechazo de dichos actos no significa que están siendo aceptados por parte de la persona que está siendo acosada sexualmente (Pérez Hernández, 2016). El acoso sexual callejero no debe confundirse entonces con el cortejo el cual es abiertamente aceptado y consentido. El cortejo por el contrario del acoso sexual, si recibe una respuesta positiva por parte del receptor, en la cual el mensaje es leído de forma positiva y con el consentimiento de este (Gaytan, 2007).

1.3 El acoso sexual callejero y la dimensión de las violencias

El acoso sexual callejero además de ser una herramienta de dominación masculina y un delito en algunos países, aunque no particularmente en México; también se encuentra atravesado por varios tipos de violencias: la simbólica, de género, la urbana y comunitaria. Observar el concepto desde las dimensiones de violencia permite categorizar el concepto en la realidad social y en el espacio físico.

La violencia simbólica de género es una forma de violencia que se encuentra inscrita dentro de la socialización, la cultura y aquellas instituciones que moldean el mundo social, como pueden ser la familia o el Estado. Las formas en que la violencia se presenta en la realidad social, se diluye por la cotidianidad ya que al estar imperceptible y al estar interiorizada en las formas de interacción de las personas, se reproduce con mayor facilidad (Bourdieu, 1996); (Pérez, Hernández, 2016).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) define la violencia de género como un: “ [...] tipo de violencia que perpetúa estereotipos en los roles de género que niegan la dignidad humana del individuo y obstaculizan el desarrollo humano. La gran mayoría de las víctimas/sobrevivientes de la violencia sexual y de género son mujeres y niñas” (ONU, 2006, pp.7). Cuando una persona o un grupo de personas no cumplen con lo que dicta el sistema sexo/género, o por su condición subordinada (Connel, 2003) estas personas se encuentran oprimidas, señaladas o castigadas, mediante el ejercicio de poder y el uso de la violencia de género como lo es el acoso sexual callejero.

La violencia de género está normalizada mediante los dispositivos de acondicionamiento que enumera Foucault (1976), como lo son controlar la conducta y adiestrar los cuerpos mediante el poder que ejerce el sistema sexo-género, este control se mantiene mediante la vigilancia y mecanismos de poder en los que se inscribe el acoso sexual.

Por otro lado, el concepto de violencia urbana desarrollado por Fernando Carrión (2005), también permite localizar la violencia de género en el ámbito urbano como una relación particular del conflicto social (Carrión, 2005). Para el autor, la definición de

violencia urbana tiene tres acepciones: “[...] una, que le endilga a lo urbano la cualidad causal; otra, que le asigna la condición de un tipo particular de violencia; y la tercera, que la presenta como si fuera símil de violencia” (Carrión, 2005, p.114).

Los problemas del transporte público deben ser incorporados y entendidos desde una perspectiva que incorpora la violencia de género, como lo es el acoso sexual callejero: un problema que ocasiona opresión y vulnerabilidad, en el contexto de la ciudad a grupos específicos que en ella habitan (Carrión, 2005). De tal manera, en primer lugar, con el concepto de violencia urbana desarrollado por Carrión y el concepto de violencia aplicado al ámbito del género podemos esbozar a grandes rasgos que la violencia urbana de género es la consecuencia de la construcción y la forma de urbanización de las ciudades. Las cuales no incluyen a las mujeres y a las disidencias sexuales en el diseño de los espacios urbanos. En segundo lugar, la visión sesgada de la planeación urbana y el desarrollo de políticas públicas sustentadas en una visión masculina, y en tercero las formas de violencia ejercidas dentro de los espacios que llevan a la invisibilización de la violencia en este caso del acoso sexual callejero.

La violencia urbana de género representada en el acoso sexual callejero, es un tipo de violencia que se nutre desde el lenguaje explícito del acoso sexual mismo, también en la falta de perspectiva de género que existe en el diseño y logística de las ciudades y por lo tanto en el servicio de transporte público, como son los horarios de servicio, el tiempo de espera y las paradas del camión y sus ubicaciones, y que como veremos a lo largo de esta investigación favorecen a la socialización del acoso sexual callejero en la ciudad.

La violencia simbólica de género y la violencia sexual son instrumentos de opresión impuestos por el sistema sexo/género, ambos son tipos de violencia que contienen formas de expresión y comunicación, las cuales, al ser socializadas y ejecutadas, son normalizadas siendo difíciles de percibir por no ejercerse de una forma tácita, es decir de una manera racionalizada e intencionalizada. Por el contrario, se constituyen como acciones interiorizadas y naturalizadas dentro del lenguaje y la cultura (Bourdieu, 2000). El acoso sexual callejero es parte de esta estructura de violencia sexual y simbólica, por eso ha sido complicado identificarlo y hacerlo visible. Pero también la ciudad genera un lenguaje de violencia y exclusión cuando segrega por razones de género a las mujeres y a las disidencias sexuales.

Es importante también mencionar que, el acoso sexual callejero forma parte también de la violencia comunitaria, definida por la LGAMVLV, (2017), como: “[...] la violencia en los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación y exclusión del ámbito público (LGAMVLV, 2017).

A pesar de que el concepto de acoso sexual callejero se entiende y se dimensiona como una violencia punible por la ley, el conflicto del acoso sexual callejero no debe únicamente analizarse desde una perspectiva jurídica, ya que esto reduce dicha problemática social a una cuestión en la que solo se comete un delito y es necesaria una sanción dejando fuera aspectos espaciales y sociológicos, perspectivas que son de vital importancia para el desarrollo de esta investigación, que junto con la perspectiva de género son puntos clave para entender al acoso sexual callejero como un fenómeno social, espacial y una cuestión de violencia de género.

Según la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia la violencia sexual se define como:

[...] cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por lo tanto atente contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrar y concebirla como objeto (LGAMVLV, 2007).

En los diferentes tipos de violencias descritos anteriormente, podemos observar claramente que el acoso sexual callejero aglomera diversos tipos de violencia en la construcción de su significado: Es violencia de género ya que obstruye y delimita la vida, los derechos de las mujeres y libertades; es un tipo de violencia simbólica en sus formas al encontrarse normalizado cultural y socialmente; es a su vez violencia urbana ya que ocurre en la experiencia urbana; también es violencia comunitaria ya que excluye a las mujeres del ámbito público; y por último es una forma de violencia sexual ya que objetiviza y cosifica a las mujeres como objetos sexuales.

1.4 Datos estadísticos y la percepción de inseguridad de las mujeres en la calle

A continuación, se muestra el análisis de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana del año 2022 (ENSU, 2022), el cual nos dicen que hubo un incremento en la sensación de inseguridad en el espacio público en Hermosillo, en el caso del transporte público pasó de tener 47.7% en junio del 2022 a 51.6% en septiembre de 2022, igualmente, la percepción de inseguridad en el espacio público, en las calles que

habitualmente usa la entrevistada o entrevistado, también tuvo un incremento en el mismo periodo pasando del 45.9% en junio de 2022 al 47.8% en septiembre del mismo año.

Otros datos proporcionados por la ENSU, en el cuarto trimestre de 2022 señalan que de julio a diciembre de 2022 el 14.6% de la población de Hermosillo sufrió acoso personal y violencia sexual, mientras que el 85.4% declaró no haber sufrido ese tipo de violencia, dentro de ese porcentaje, 93.7% de los hombres entrevistados refiere no haber enfrentado acoso personal y/o violencia sexual mientras que el 6.3% respondió si haberla sufrido. Por otro lado, el 77.9% de las mujeres refieren no haber sufrido este tipo de violencia mientras que el 22.1% asegura sí haber sufrido este tipo de violencia.

Se entiende que, dichos datos no abarcan todas las dimensiones de la violencia de género que representa el acoso sexual callejero, sin embargo, son datos relevantes para entender la violencia urbana de género que experimentan las mujeres en el habitar del espacio urbano de la ciudad. Además, según datos proporcionados por el Congreso del Estado de Sonora en marzo de 2021 y recolectados por el Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo (CIAD), cuando se presentó la iniciativa para tipificar al acoso sexual callejero dentro de la legislación estatal, describen que 83% de las mujeres afirma haber sido víctima de acoso sexual callejero en su modalidad verbal en el espacio público, 36% afirma haber sido víctima de tocamientos no consentidos en el espacio público y 29% afirmó sentir miedo de sufrir un ataque sexual en el espacio público (CIAD, 2021).

En más datos de la movilidad cotidiana en Hermosillo, la Encuesta de Percepción Ciudadana (2022) muestra que el transporte público UNE Sonora es el segundo transporte más utilizado (23%), seguido de los automóviles privados (42.%), mientras que el porcentaje restante (29.3%) está repartido entre peatones, ciclistas, usuarios de taxis, aplicaciones de transporte, motociclistas y usuarios de transporte escolar y laboral.

El transporte público es la segunda forma de traslado más usada en Hermosillo Sonora, además cuenta con una percepción de inseguridad considerable, por su parte son en su mayoría las mujeres las que sufren acoso y violencia sexual en las calles de esta ciudad. Como se puede observar además de la percepción de inseguridad en el transporte público en el estado de Sonora, también existe una realidad palpable de que en las calles de Sonora existe el acoso sexual callejero. En Hermosillo existe poca información que ayude a esbozar el fenómeno del acoso sexual callejero, en su mayoría son análisis desarrollados desde una metodología cuantitativa cuya principal base es la encuesta. Estos datos son muy importantes y generan información que indica un problema social que necesita ser atendido e investigado más a fondo.

El acoso sexual callejero como todas las formas de violencia provoca consecuencias (Hernández, 2021); (Gaytan, 1995); (Salazar, 2021). De tal manera que el acoso sexual callejero es un elemento que se debe de tomar en cuenta en la construcción social del espacio, y lo que implica para las víctimas que lo sufrieron. El acoso sexual además funciona como un mecanismo de opresión y exclusión de las mujeres y disidencias sexuales para controlar, desarticular la movilidad cotidiana y el habitar del espacio público de ellas.

1.5 El género: del espacio doméstico al espacio urbano de movilidad

El espacio socialmente construido no es un ente estático, este se encuentra en constante cambio a través del tiempo y las personas que lo habitan, dichas características complejizan su conceptualización, para ello es necesario entender la realidad cotidiana inmersa en un espacio social; de esta manera entendiendo que el espacio social se construye mediante las interacciones e interrelaciones sociales, es posible conceptualizar desde lo micro hasta lo macro (Giglia, 2012), desde lo doméstico al espacio urbano de dónde se suscita la movilidad.

El sistema sexo/género ha construido y legitimado los espacios: asociando el espacio doméstico a la feminidad, un espacio íntimo en donde se desarrollan los trabajos de cuidado, y el trabajo doméstico, los cuales se definen como aquellas actividades necesarias para subsistir (como la elaboración de alimentos, los cuidados y crianza de las infancias) por lo tanto, dentro del orden simbólico de la realidad social, las actividades de cuidado y domésticas solo se ubican dentro de las casas, y las mujeres son las únicas que deberían de realizarlas. De esta manera, en la construcción social resultado del sistema sexo/género el espacio doméstico se entiende como feminizado creando, además, una normatividad en la que las mujeres se deberían de ubicar en un espacio y horario determinados (Paramo& Burbano, 2011; Bourdieu, 2000; Massey, 2001).

Existe una división sexual de trabajo en la que hombres realizan ciertas actividades localizadas en espacios muy específicos, Giglia (2012) menciona que el lugar que les es asignado a las mujeres en muchas sociedades es:

“el espacio doméstico” (el hogar) un espacio vinculado a la reproducción de las labores de cuidado y domésticas; mientras que los hombres están asignados al espacio público y al trabajo fuera del hogar. Cuando las mujeres salen del espacio que la sociedad les ha asignado, existe un discurso de segregación y discriminación para ellas: “[...] En consecuencia, se trata de un conjunto de acciones que producen un ambiente hostil para quien lo recibe, así como consecuencias psicológicas que afectan su comportamiento” (Giglia, 2012 p.28).

Las actividades que se realizan en el espacio doméstico, no son tareas aisladas o independientes de la movilidad cotidiana, estas se encuentran estrechamente relacionadas con las trayectorias y el habitar diario del espacio social urbano, y por lo tanto, dependen de ella para poder ser concretadas. Es por eso que una movilidad cotidiana accesible es tan importante para las personas y en especial para las mujeres, porque nos permite reproducir las actividades necesarias para la vida.

El espacio socialmente construido desde los cánones erigidos por el sistema sexo/género crea un habitar diferenciado entre hombres y mujeres, pero también las experiencias de violencia de género y simbólica construyen el habitar de las mujeres cuando son víctimas de acoso sexual callejero: En consecuencia, se trata de un conjunto de acciones que producen un ambiente hostil para quien lo recibe, así como consecuencias psicológicas que afectan su comportamiento (López, 2020, p.). Dichas experiencias crean una percepción negativa del espacio urbano que tiene como consecuencia que las mujeres modifiquen y limiten sus moviidades cotidianas como una forma de prevenir el acoso sexual callejero.

El acoso sexual callejero está ligado a la experiencia del habitar, del cuerpo, la vida cotidiana y la subjetividad; particularidades que presentan sus propios desafíos en el análisis del fenómeno social. Una de las características más representativas del acoso sexual callejero es que se localiza en la calle, en el espacio urbano. El conflicto de categorizar el acoso sexual callejero consiste en que el espacio urbano es un espacio liminal entre lo estático y aquello que está en constante movimiento.

La movilidad en su concepto más tradicional se entiende como movilidad pendular, es decir, trasladarse del sitio donde se vive y duerme usualmente a un punto determinado en el espacio público urbano donde se trabaja. (Millares, 1998). Sin embargo, los traslados feminizados, no son de un punto a otro únicamente, y es por eso que el concepto de movilidad pendular no se adapta para explicar el fenómeno social que se requiere en esta investigación. De manera diferente, la movilidad cotidiana desarrollada por el urbanismo feminista toma en cuenta los elementos necesarios para contextualizar una movilidad fragmentada en usos, paradas y la diversidad de prácticas de las mujeres en el espacio urbano, que en el día a día a consecuencia de las actividades de cuidados y de trabajo doméstico, aún hoy día por razones de género son altamente feminizadas, se añaden a otras necesidades de movilidad limitadas a trayectos únicamente de A hacia B. (Paramo& Burbano, 2011; Falú, 2014).

Capítulo 2. El habitar desde el urbanismo feminista.

2.1 Urbanismo feminista

Para poder desarrollar la presente investigación es de prioridad realizar un análisis de la ciudad y el espacio social urbano desde una perspectiva de género, ya que el concepto del

acoso sexual callejero se encuentra territorializado en la calle, por tanto, se recalca en especial el planteamiento que ha desarrollado el urbanismo feminista es una visión más humana y justa de las ciudades (Ciocoletto, Casanovas, Fonseca & Otras, 2019). Perspectiva que rompe de forma radical con el paradigma dominante establecido por los hombres en el urbanismo más tradicional, al cuestionar y replantear cuál es el objetivo del espacio urbano, y cuáles son las características necesarias para construir y planear una ciudad accesible, incluyente pero sobre todo democrática (Kern, 2019). El urbanismo feminista traduce e incorpora las necesidades de las mujeres. Este es al mismo tiempo teoría social y un movimiento social que abraza el activismo, ya que uno de sus objetivos consiste en visibilizar la resistencia de las mujeres sobre su habitar en el espacio público urbano, las desigualdades derivadas del género y reivindicar a las mujeres el derecho a la ciudad, en una ciudad creada por hombres y para hombres. (Baudry, 2020, p. 263). Jane Darke traduce a la perfección la inquietud del urbanismo en las siguientes líneas: “Nuestras ciudades son patriarcados escritos en piedra, ladrillo, vidrio y hormigón” (Darke, 1996, p.88).

Esta ciudad de los hombres descrita por Leslie Kern (2019) es un espacio que alberga la multiplicidad y la diversidad (Massey, 2007), pero que, sin embargo, como todas las experiencias que atraviesan nuestra corporalidad carecen de neutralidad, son por el contrario individuales, específicas y personales; dependiendo del género, la raza, la edad, clase social o si se cuenta con algún tipo de discapacidad. Razones por las cuales el urbanismo feminista plantea una propuesta de la ciudad y el espacio público urbano desde una perspectiva interseccional. La interseccionalidad es un modelo de análisis desarrollado por Kimberlé Crenshaw (1989), el cual hace hincapié en que la opresión que

viven las personas, como las mujeres, se puede ubicar en diferentes niveles de gravedad dependiendo de la cantidad de desigualdades que sean atravesadas por la vida de las personas.

Mujeres y hombres salen todos los días a trabajar y realizar sus actividades, sin embargo, la movilidad feminizada se encuentra cargada de diferentes tipos de violencias que crean barreras impuestas por el sistema sexo/género en la construcción de las ciudades, barreras que se reproducen de formas: físicas, sociales, económicas y simbólicas que excluyen a los cuerpos femeninos del espacio urbano (Kern, 2019, p.14). Las ciudades son construidas y organizadas para reproducir los roles de género, ya que retoman el discurso de la masculinidad hegemónica y lo transforman en ciudad, ignorando y limitando la experiencia, el habitar y la movilidad cotidiana de las mujeres y cuerpos que se leen como femeninos. “Las vidas de las mujeres y de otros grupos marginalizados siguen limitadas por las normas sociales presentes en la arquitectura” (Kern, 2019, p.18). Además, las ciudades son diseñadas y construidas a consecuencia de las experiencias masculinas del espacio urbano.

El urbanismo feminista plantea cómo la visión de género es necesaria para la construcción y la planeación de la ciudad, del espacio urbano y del barrio. Además, entiende que las actividades domésticas y de cuidado no están únicamente ligadas a los espacios privados y domésticos. Las actividades de crianza y maternidad o paternidad se dan de igual manera en parques, calles y camiones. El urbanismo feminista lo entiende y busca de esta forma edificar una ciudad más accesible y justa; incorporando además los retos universales que el urbanismo convencional tiene como objetivo, leyendo la ciudad como un ente impredecible, desigual, desafiante y caótico (Ciocoletto, Casanovas,

Fonseca & Otras, 2019. El urbanismo feminista como ya se mencionó anteriormente tiene como objetivo una concepción de la ciudad más justa, por tal motivo, no solo reclama las desigualdades de género en el espacio urbano y la ciudad, de igual manera, comprende que la raza, sexualidad, discapacidad y clase son determinantes de la desigualdad entre las personas que habitan la ciudad. De ahí que resaltan la importancia de posicionarse ante la realidad y comprender nuestras propias limitaciones en la observación derivados de nuestros privilegios (Spivak, 2009).

2.2 Movilidad feminizada en una ciudad fragmentada.

El acoso sexual callejero atraviesa el habitar de las mujeres cuando ellas se movilizan en la ciudad. Por lo tanto, para poder explicar el fenómeno del acoso sexual callejero es importante detenerse a desarrollar el concepto de movilidad. A continuación, presentaré la forma en que se compone el concepto de movilidad, cuáles son sus principales características y las diferentes posturas de análisis que existen alrededor de este.

La movilidad es una forma de habitar el espacio público urbano, la movilidad son aquellos traslados y trayectorias necesarias para los habitantes, es el medio por el cual las personas acceden a la ciudad. El concepto ideal de movilidad es el que desarrolla Millares-Guasch (1998), lo define como movilidad pendular que se entiende como: un solo viaje directo del punto A hacia el punto B. Pero dicho concepto dificulta realizar un análisis adecuado de la movilidad de las mujeres porque las mujeres realizan varios traslados antes de llegar a destino, debido a las actividades domésticas y de cuidado que realizan. La perspectiva de análisis de Jirón, Lange y Bertrand, (2010) entiende la

movilidad como una práctica social compleja que involucra la desigualdad: “[...] la movilidad cotidiana urbana constituye una práctica social cada vez más masiva, recurrente y compleja, fuertemente condicionada con los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad” (p.21).

La movilidad cotidiana son aquellos traslados imprescindibles para, concretar las actividades de la vida diaria de las personas, de esta manera dependiendo de las actividades, necesidades, desigualdades o privilegios que estas poseen, su movilidad podría ser: peatonal, en algún tipo de vehículo privado (automóvil, motocicleta), transporte colectivo (camión, metro). Todo esto para poder satisfacer nuestras necesidades y realizar las actividades de nuestra vida diaria pero que además traduce en parte nuestras desigualdades sociales; Romero y Lugo-Morin (2018) nos indican que, desde una perspectiva de análisis territorial, la movilidad de las de las personas es un medio por el cual:

“[...] las personas y bienes pueden ser desplazadas de modo digno, oportuno, confiable y económico, para atender las necesidades básicas de vivienda, educación y salud, mediante una adecuada infraestructura de transporte urbano (Romero y Lugo-Morín, 2018, p.140).

El análisis de una movilidad desigual apremia, entonces entender y considerar: el tiempo de los recorridos, el medio de transporte que se utiliza, si se viaja solo o con menores de edad, si se debe de cargar algo pesado durante el traslado, el horario, bajarse del camión y caminar a otra parada para tomar otro camión, y el tiempo total que se necesita para terminar el traslado desde que se sale de casa hasta llegar al último destino.

La movilidad urbana sostenible que propone Vasconcellos (2019) incluye características deseables muy puntuales para la construcción de las ciudades, y cómo se compone el servicio de transporte público. Considera que debe hacerse desde una visión que permita el desarrollo de una política pública en la que el Estado sea el principal responsable de crear el entorno adecuado para una movilidad sostenible. Es decir, desde lo legal a través de acciones y reformas, institucionalmente mediante una burocracia organizada y capacitada que delegue las funciones necesarias en los diferentes niveles de gobierno, y un sector privado involucrado que entienda las necesidades de la sociedad mediante una constante comunicación social, relación en la que exista además de una oferta y demanda de vías de acceso a señalización y transporte público, las condiciones de la movilidad sean accesibles (de bajo costo y facilidad de tránsito), seguras y de calidad; añadiendo además que los impactos negativos sean mínimos, tanto en los costos de movilidad, (tiempo, espacio y energía) como en el impacto ambiental, y por último, que exista una apertura a la evaluación y mejora constante.(Vasconcellos, 2019)

El desarrollo urbano se fundamenta en un sistema económico del consumo que favorece al uso del automóvil, y todos aquellos elementos constructivos que ayudan a sostener dicho tipo de movilidad cotidiana, como son puentes para facilitar la velocidad, pasos a desnivel, autopistas y segundos pisos en las vialidades, además dichos elementos son símbolos del desarrollo en el discurso de la modernidad de la ciudad. Por otro lado, excluye de los diversos espacios las necesidades de cuidado como el uso de carritos de bebés, el mobiliario para cambiar pañales, espacios para lactancia; la reproducción del habitar se desenvuelve no solo en un discurso misógino de “no existen espacios en la

ciudad para mujeres y las actividades de cuidado” la ciudad misma se construye bajo dichos preceptos generando exclusión por razones de género.

Por otro lado, Jordi Borja (2013) nos menciona que: “[...] la ciudad y a la urbanización como medio de acumulación de capital [...]” (p.4) dicho sistema económico según Borja, (2013) construye una ciudad desigual, entre hombres y mujeres; peatones y automovilistas; colonias del centro y la periferia. Las características deseables en la construcción de las ciudades favorecen, por ejemplo, megaproyectos inmobiliarios, centros comerciales, conjuntos de vivienda cerrados, hoteles transnacionales, vías rápidas y estacionamientos para automóviles, ya que su principal objetivo es la acumulación del capital por medio del consumo, ocasionando de esta manera el debilitamiento del espacio social y colectivo ya que los cuales no generan esa clase de ganancias (Sassen, 2007). En el sistema capitalista moderno, se facilita la extracción de cualquier tipo de recurso, mediante la liminalidad y ambigüedad de la ley y la alianza Estado-Capital la cual beneficia únicamente a las élites económicas y políticas, desposee a los habitantes de la ciudad de aquellos espacios colectivos, extrayendo de esta manera, no solamente el espacio físico mediante la acumulación por desposesión, sino también los bienes inmateriales y simbólicos que representa el espacio social (Celorio, 2017).

La movilidad cotidiana de algunas mujeres, se encuentra relacionada con aquellos traslados necesarios para realizar tareas y actividades relacionadas con el cuidado y la maternidad, como por ejemplo pasar por las compras, pagar servicios o recoger a las infancias a las escuelas, razones por las cuales la movilidad de las mujeres no resulta simplemente pendular. Lo que Inés Madariaga, (2022) denomina como movilidad de cuidados: “Estas actividades, normalmente no remuneradas, implican viajar a lugares

específicos de la ciudad, a horas específicas del día, utilizando los sistemas de transporte disponibles, bajo ciertas condiciones de precio, ergonomía y seguridad.” (p.3).

Al trabajo doméstico y de cuidados de forma reduccionista se les ha ubicado solamente dentro de los hogares, pero para que dichas actividades sean realizadas es necesaria la movilidad cotidiana, porque para cocinar la comida es necesario salir a hacer el mandado, porque para cuidar a la persona enferma es importante salir a comprarle sus medicinas. Las labores domésticas y de cuidado relegadas a las mujeres por razones de género, es una forma de dominio de los cuerpos, donde el espacio doméstico es un espacio de servicio, atención y complacencia.

Además de que la principal finalidad de que la movilidad cotidiana de mujeres está relacionada con actividades de cuidado y domésticas las cuáles no son remuneradas y fragmentan sus recorridos; es el cuerpo femenino cosificado y sexualizado en el espacio social urbano, ambas situaciones constituyen en parte la vulnerabilidad en la movilidad cotidiana de las mujeres. Por lo tanto, dichas apreciaciones son sustanciales para explicar las dinámicas bajo las cuales opera el acoso sexual callejero.

Las movilidad cotidiana feminizada según el análisis de Gil Valentine, (1989) se encuentra diferenciada por la enajenación de las mujeres espacio urbano, la cual se construye con experiencias de acoso sexual callejero, pero también, por mitos y creencias alrededor del espacio urbano como callejones, lugares solitarios, oscuros o mal iluminados; dichos elementos físicos crean la experiencia de movilidad cotidiana como una experiencia donde existe el riesgo de que algo malo va a ocurrir y por ese miedo se debe estar constantemente en alerta, creando además la percepción de que ciertas zonas,

algunos horarios, determinados recorridos deberían ser evitados ocasionando segregación a las mujeres en la ciudad.

El miedo y la violencia simbólica son entes determinantes de la ciudad tanto en la abstracción particular de aquello que consideramos “*La Ciudad*” como de la construcción misma de espacios antisociales que promueven la inseguridad como lo son los residenciales cerrados rodeados por altas bardas, con casetas de vigilancia y cámaras de vigilancia, o en el caso de las unidades de transporte público que también cuenta con cámaras de monitoreo (Crysler, Moreno, Boudreau & Caprón, 2019). El discurso del miedo además establece rutinas en la movilidad cotidiana de las mujeres y ocasiona restricciones en su habitar de la ciudad.

La movilidad cotidiana entre hombres y mujeres, para poder ser ejecutada bajo los lineamientos de movilidad sostenible descrita por Vasconcello (2019), no sólo debe de ahondar en los elementos que construyen una movilidad equitativa y accesible, debe tomar en cuenta la capacidad de agencia en sus traslados tal como lo describe Susan, Hanson (2010) en la siguiente cita:

When and where is it imposed or chosen? In other words, in true feminist geographic fashion, we need to move beyond the big picture observation that women’s travel looks more sustainable than men’s to ask questions such as: When and where do women understand their lack of mobility (if applicable) as constraining and disempowering or as empowering, sustainable, and perhaps enjoyable” (Hanson, 2010, p.15).¹

¹ ¿Cuándo nos encontramos ante una imposición, dónde estamos ante una elección? En otras palabras, en un verdadero diseño de geografía feminista, se tiene que ir más allá de la

De tal manera que la movilidad cotidiana de las mujeres, sea fragmentada, insegura y desigual es un hecho muy violento e injusto, es una forma de segregación y discriminación. Si las mujeres no pueden acceder a la ciudad mediante la movilidad cotidiana, ya sea por razones de género o que nuestros cuerpos se lean como femeninos y cosificados sexualmente, construye la ciudad desde la violencia urbana de género y desigualdad. Las mujeres asumen de esta manera que el espacio urbano es una zona peligrosa en su imaginario y experiencias sobre la ciudad, identificando y evitando transitar por determinadas zonas, ya sea debido a la socialización o la experiencia de haber sufrido algún tipo de violencia, o lo que Valentine Gill (1989) denomina como geografías del miedo. Cuando el espacio urbano es ajeno a las mujeres, existe un miedo a aquello inesperado, incontrolable; un miedo que puede o no ser justificado, racional o irracional, pero, que sin embargo es real, creando en las mujeres movilidades cotidianas restringidas y desiguales.

2.3 Ciudad desigual y la desigualdad de género

El espacio, es un campo de estudio en cuál las ciencias sociales han ido organizado y demarcado según sus características tanto físicas como simbólicas en diferentes categorías, algunas de las cuales se describen a continuación. Para poder entender el

observación general de que la movilidad de mujeres es mucho más sustentable. La cuestión es: ¿Cuándo y dónde ellas entienden la disminución de su movilidad (en caso de ser aplicable) ya sea como represiva y no empoderada o tal vez empoderada, sustentable e incluso disfrutable? (Hanson, 2010, p.15).

habitar y la movilidad es necesario plantear qué es el espacio y cuáles son las características que complementan su significado dentro de la teoría social

Según el concepto de ciudad de Lefebvre, (1974): “La ciudad es el espacio creado y moldeado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico” (p.130). Las personas producen el mundo en el que habitan, transformando la naturaleza según describe Lefebvre, (1974) el espacio social, según el autor es: el desarrollo de la historia, la cultura y la política conteniendo de esta manera ideologías, simbolismos y un lenguaje propio. Aquel mundo que es producido por las personas se relaciona de forma intrínseca con aquellos quienes lo producen. El espacio ocupado es moldeado por las actividades sociales: obra y producto de la historia y también de las actividades económicas. Los espacios sociales se construyen con fines muy específicos (actividades sociales, económicas, individuales y colectivas) por lo tanto es un ente abarcador de actividades de producción y reproducción por el cual el espacio social se reproduce así mismo, es un ente en constante cambio y regeneración. El espacio social es de carácter performativo (Butler, 1997) que expresa violencia de género la cuál engendra acciones que transforman el entorno urbano de las ciudades simbólica y constructivamente.

P. Bourdieu, (1988) entiende el espacio social como un punto de encuentro y convergencia de los agentes sociales, que los sitúa de tal manera en la que podemos estar inmersos en el espacio social caminar por las calles y sin embargo percibirnos como segregados, retomando palabras del propio autor “donde lo visible, lo que es inmediatamente dado, esconde lo invisible” (Bourdieu, 1988, p.130). En el caso de la violencia de género urbana, inscrita en el servicio mediante fallas en la logística de tiempos y horarios; rutas de las diferentes líneas y eventos de acoso sexual callejero. Por

tales razones es que el análisis desde una perspectiva de género del espacio social urbano es prioridad en los estudios de la ciudad. El espacio social funciona como un poder simbólico que ejerce el sistema sexo-género y oprime a las mujeres.

El espacio social es contenido y contenedor, es la casa, el barrio y la ciudad, es construido por las personas, pero estas se construyen a la vez mediante las dinámicas sociales que se generan en el espacio social, lo que Bourdieu, (1968) define como “estructuras estructurantes y estructuradas”. El espacio no solo es pavimento y cemento; el transporte público no solo son camiones de fibra de vidrio y llantas, son los símbolos y las interacciones alrededor de estos. Es esto lo que conforma el espacio que habitamos. El acoso sexual callejero construye socialmente el espacio, mediante la violencia simbólica de género y la dominación del sistema sexo-género que existe de los hombres hacia las mujeres creando un discurso de exclusión.

Según Doreen Massey (2005) el espacio se genera y se construye, nunca permanece estático; el espacio está íntimamente ligado con el tiempo y así como el territorio en conjunto con su geografía se relaciona con la historia. El espacio no es el paisaje que se asoma en las ventanas, aquel exterior inerte de las fotografías y las pinturas, el espacio desde la teoría social atraviesa los relatos de las personas y sus trayectorias, es decir “[...]el espacio es una simultaneidad de trayectorias inacabadas y en curso [...]” (Massey, 2005, p.205).

El espacio público es aquel escenario donde se producen y desarrollan las prácticas e interacciones sociales de la vida pública, de esta manera el espacio público puede estar comprendido por las calles, áreas laborales, los diferentes transportes públicos, el deporte,

los cargos de representación pública, las escuelas y entre otros espacios, que ayudan a reproducir las interacciones de la vida pública de las personas (Delgado, 2011) ;(Flores Dávila, 2020). El espacio público está contenido en el espacio social y viceversa, es estructurado por las relaciones sociales y de igual manera las estructura, influyendo en el habitar de las personas que lo experimentan, es punto de encuentro y de conflicto, se trata de un espacio compartido, colectivo, pero sobre todo social (Flores Dávila, 2020). Los espacios lejos de ser contenedores de las actividades de las personas, son punto de encuentro e interacción social con las personas, y con el espacio mismo; los espacios se encuentran a su vez jerarquizados y divididos, debido a sus usos, prácticas y significados. Los espacios son símbolos que sirven como instrumentos de cohesión o exclusión social (Lefebvre, 1974).

Mientras que el espacio privado tradicionalmente se ha definido de las siguientes formas, aquel que es íntimo doméstico e incluso feminizado dentro del hogar, en donde se reproducen las tareas de cuidado y las labores domésticas, sin embargo dichas perspectivas del cuidado son reduccionistas y arbitrarias. Hablar de la ciudad y el derecho a esta implica entender y problematizar el conflicto que se da desde la transversalidad del género. El espacio doméstico y privado es el lugar donde se reproducen las actividades de cuidado y domésticas, la mayoría de las veces es un espacio feminizado y no remunerado (Federici, 2018).

Tal como lo desarrolla Franco Fernández una mejor manera de describir el espacio habitado y construido dentro de la sociedad (2009), es entender que el espacio socialmente construido contiene todos los tipos de espacio anteriormente descritos, y a su vez: la cultura y la historia. El tiempo y el espacio son abstracciones de la realidad social,

por lo tanto, el espacio socialmente construido no es una forma de la realidad que permanece sin cambios, por el contrario, se transforma minuto a minuto, de ahí la importancia de vincular al estudio del espacio el tiempo que lo transforma, además de aquellas acciones sociales, políticas y económicas, y sobre todo de género que lo atraviesan.

El problema ontológico del espacio y tiempo, se resuelve entendiendo el concepto de habitar que conjuga ambas abstracciones de la realidad en una sola categoría: según Giglia (2012) habitar es ocupar un lugar en el espacio, pero también es el resultado de una actividad cultural que construye a las personas dentro del espacio; habitar es construir, adaptar y edificar el espacio; es una actividad humana, inevitable, incesante e inacabable que transcurre en el tiempo. Habitar también quiere decir reconocerse propio de un espacio, identificarnos como habitantes en un tiempo determinado, formando parte de un territorio específico. Habitar es construir, adaptar, y edificar el espacio, transformar el paisaje para hacerlo más a nuestras necesidades, es dejar parte de nuestra esencia e identidad en aquello que habitamos, el habitar es además una actividad humana. Pero también, es el resultado de una actividad cultural que construye a las personas que habitan el espacio, el *habitus* del habitar establece un orden y formas de comportamiento en las personas cuando habitan un espacio determinado. Habitar es, identificarnos (Giglia, 2012).

La movilidad cotidiana se encuentra inmersa en el espacio social urbano, siendo de esta forma un producto social y cultural. El tiempo transcurre en espacio al momento en que nos trasladamos de un punto a otro, además los cuerpos de las personas son parte de esta experiencia de la movilidad cotidiana los cuales en su forma y género son parte de la

pluralidad, diversidad y multiplicidad de la sociedad, en un espacio y tiempos específicos. (Fernández, p.117, 2009).

El sistema sexo/género ha construido y legitimado la exclusión del espacio público por razones de género, asociando el espacio doméstico a la feminidad, el espacio íntimo en donde se desarrollan los trabajos de cuidado, y el trabajo doméstico, dentro de este orden simbólico de la realidad social, sistema en el que las actividades de cuidado y domesticas solo se ubican dentro de las casas, y las mujeres son las únicas que deberían de realizarlas. De esta manera, dentro de la construcción social que resulta en un espacio doméstico feminizado, donde las mujeres se deberían de ubicar en un espacio y horario determinado (Bourdieu, 2000); (Massey, 2001); (Paramo& Burbano, 2011)

De igual manera, el sistema de dominación simbólica que ejerce la forma de economía actual, cuyo principal objetivo es la acumulación del capital, crea configuraciones y particularidades en la distribución de las ciudades donde existe mayor posibilidad de inversión de capital, y donde se concentra el crecimiento urbano, las geografías de la centralidad provocan dispersión, fragmentación y desigualdad en la ciudad, principalmente hacia las orillas, en las zonas denominadas como periferias. Entonces las ciudades contienen espacios sociales urbanos desiguales entre sí, las zonas más céntricas de la ciudad producen zonas privilegiadas en la movilidad cotidiana con mayor acceso mientras que en la periferia están las zonas segregadas con menor acceso para trasladarse (Sassen, 2007).

La periferia ha sido un concepto que sustituyó a barrios y arrabales, para denominar aquellas áreas de la ciudad, que son parte de la circunferencia externa de la ciudad la cual

se encuentra demarcada por avenidas periféricas, las cuales sirven como límites para aquellas zonas de residencia de trabajadores, fraccionamientos nuevos, invasiones o asentamientos irregulares; que, al ser espacios de recién creación, carecen de identidad con el espacio o cohesión social (Hiernaux y Lindón, 2004). Estas zonas en la periferia son de difícil acceso al encontrarse retiradas de las zonas comerciales y de producción lo que ocasiona largos recorridos y mucho tiempo invertido para los traslados necesarios de ida y vuelta.

Se construye el espacio según las necesidades del sistema sexo/género, donde la arquitectura hegemónica, domina a los cuerpos femeninos manteniéndolos sometidos en la esfera doméstica, entendido como un espacio, de servicio, atención y complacencia a la masculinidad. El espacio doméstico, es un lugar circunscrito, que mantiene ocultas e invisibilizadas a las mujeres, sometidas y despojadas de su independencia espacial y corporal, en donde el cuerpo ya no les pertenece, simplemente existe para servir al otro. La opresión espacial derivada del sistema sexo/género, construye un modelo político de exclusión, donde todo aquello que se construye, excluye a las mujeres y cuerpos feminizados, es un modelo colonialista, capitalista y patriarcal que somete desde lo económico, político y cultural (Sarmiento, 2023).

2.4 El derecho a la ciudad

Los procesos urbanos y la industrialización en las ciudades favorecen el crecimiento poblacional, dichos efectos sociodemográficos crean características físicas y de construcción en la ciudad. En la visión de la arquitectura más positivista la ciudad es un contenedor de actividades en su mayoría productivas y de consumo que favorecen la

acumulación del capital, mientras que las zonas dedicadas para la vivienda de las personas quedan relegadas a un segundo plano, y la periferia se entiende como un contenedor masivo de la clase trabajadora (Correa, 2010).

Lefebvre,(1969) en su escrito clásico del urbanismo: El derecho a la ciudad, habla del conflicto en la ciudad, en su proceso de construcción, en el que como consecuencia no deseadas de la acción, las ciudades pasan de ser un espacio donde su principal objetivo es favorecer la industrialización y la acumulación del capital a convertirse en un espacio con valor social, donde son las personas son las que encuentran sentido y significado a través la socialización que tienen con el lugar (Correa, 2010).

La urbanización en términos generales, se puede entender como el proceso por el cual la ciudad debido a la industrialización y el crecimiento poblacional, se modifica y es intervenida mediante la planeación urbana. El espacio urbano es entonces el resultado de la planeación urbana que construye la ciudad de manera diferenciada. Ambos conceptos se encuentran íntimamente relacionados con el desarrollo y la modernidad. En un principio la industrialización favorece la urbanización, sin embargo, después la ciudad deja de ser un espacio pasivo que actúa para el consumo y la producción, se convierte en un espacio social de conflicto donde existe la dominación y la segregación entre hombres y mujeres (Correa, 2010); (Kern, 2019); (Massey, 2001).

El derecho a la ciudad, significa que la forma de habitar la ciudad es bajo los preceptos de: equidad, solidaridad, libertad, dignidad y justicia social. Lefebvre, (1969) lo traduce como una ciudad renovada, cuando la vida dentro del espacio urbano deja de ser efecto planificado de los procesos económicos y productivos para convertirse en un

espacio donde se reproducen las relaciones sociales y, el goce del espacio urbano por sí mismo que, mediante lo colectivo, lo comunitario y todo aquello que nos permite tener las herramientas para la movilización y exigir nuestros derechos. Jordi Borja habla no solo del derecho, el habla de la posibilidad de vivir y habitar la ciudad, una ciudad que se vive, que nos permite vivir, que nos permite participar para vivirla y habitarla. En este aspecto es importante además añadir que habitar la ciudad es trasladarse en ella, realizar las actividades de la vida diaria y por lo tanto ejercer la movilidad cotidiana (Borja, 2015);(Lefebvre,1969).

La carta mundial por el derecho a la ciudad, habla de que el derecho a la ciudad se puede dividir en tres grandes categorías: una ciudad accesible, una ciudad democrática y participativa y que las personas que habitan en ella puedan hacer válidas sus libertades y derechos. También dentro del concepto del derecho a la ciudad se encuentra inscrita la autoridad del Estado y sus obligaciones para facilitar que el derecho a la ciudad sea ejercido (Correa, 2010).

Para que sea posible el ejercicio del derecho a la ciudad es importante entender la interseccionalidad en el análisis de la ciudad, que factores como la edad, el género, la clase social, y ser persona con algún tipo de discapacidad influyen en cómo las personas habitan la ciudad y tienen derecho a esta. Una ciudad que se construye para todas las personas, en donde existe la participación ciudadana en torno a la toma de decisiones de cómo debería ser construida y planeada. La ciudad como un producto de la modernidad, en el que el derecho a la ciudad se traduce como un conjunto de derechos dentro del contexto urbano.

David Harvey (1973) renueva la idea de Lefebvre sobre el derecho a la ciudad y la reinterpreta como una apropiación colectiva de las personas que habitan la ciudad: tener derecho a la vivienda, acceso a un empleo y al tiempo. El simple hecho de habitar la ciudad hace a las personas acreedoras de todo lo que significa el derecho a la ciudad: libertades, beneficios, participación ciudadana, derecho a estar informado y tomar decisiones.

2.5 El derecho de lo femenino a la ciudad

En un espacio urbano y simbólico que ha sido construido desde la visión masculinizada, la experiencia feminizada de la ciudad, se caracteriza por tener miedo a sufrir violencia en la calle, un temor que está relacionado con la transgresión del cuerpo (Valentine, 1989). El derecho a la ciudad de las mujeres, es el derecho a circular por las calles de la ciudad, a cualquier hora, en cualquier lugar, con cualquier ropa, sobrias o en estado inconveniente, de la misma manera en que los hombres lo hacen (Kern, 2019). La manera en que la ciudad está construida y como es socializada entre géneros; evoca un mensaje de violencia simbólica, la cual se encuentra naturalizada en la cotidianeidad por parte de las víctimas: “Es decir, sería un tipo de violencia sutil y profunda que al no ser fácilmente perceptible contribuye a crear un entorno de amenaza a la libertad de las mujeres en los espacios urbanos” (Soto, 2012 p.148).

La ciudad se construye desde la perspectiva masculina del entorno, sin pensar en las necesidades de las mujeres. En donde la dicotomía del espacio urbano/doméstico impuesta como un mecanismo de opresión y control por parte del sistema sexo/género

(Valentine, 1989). Dicho sistema impone a las mujeres la realización de las actividades domésticas y de cuidado, las cuales se tiene la percepción que únicamente se realizan dentro del espacio privado y doméstico; bajo esta lógica lo masculino es lo oficial, aquello que se encuentra en el dominio público, lo valioso, mientras que por otro lado lo femenino es lo interior, doméstico y privado (Páramo P & Burbano, 2011). En este mismo discurso se crea la idea de que las mujeres que salen fuera del dominio del espacio doméstico se encuentran en peligro, el *habitus* del miedo a la ciudad y los espacios urbanos, se reproduce en el discurso, pero a su vez se construye mediante las experiencias reales de violencia sexual provocando, por ejemplo, el temor de sufrir violencia sexual por un desconocido, en un callejón oscuro y solitario. Este tipo de construcciones mentales del espacio urbano, moldean la relación que tienen las mujeres con el espacio urbano, con las demás personas que lo habitan, por supuesto, también influyen la forma en que estas deciden ejercer su movilidad cotidiana y como existe una apropiación diferente de la ciudad (Soto, 2012).

Para acceder a las paradas del camión se tiene que transitar a pie por zonas que están, por su diseño apartadas de la vista de las casas y de las casetas de vigilancia de las mismas, además los guardias están para cuidar las casas dentro de las cerradas, y no a las personas que transitan por esa zona que resulta ser la vía pública y no la zona privada (Muxí, 2001).

La movilidad de las mujeres que usan el transporte público se encuentra restringida, no sólo porque únicamente pueden usar el transporte en el horario que el sistema de transporte UNE Sonora lo proporciona, sino por su condición de mujeres: “Survey after survey has shown how women's mobility, for instance, is restricted - in a thousand

different ways, from physical violence to being ogled at or made to feel quite simply 'out of place' - not by 'capital', but by men” (Massey, 1994, pp.2).²

Por otro lado, en las movilidades que existe una segregación simbólica en el espacio doméstico y de cuidados, las mujeres para completar dichas actividades, deben de salir a la calle, pero la falta de perspectiva de género en la planeación de la ciudad, la logística de las calles y el transporte público provoca que el derecho a la ciudad de las mujeres sea vulnerado. Las mujeres generan mecanismos de resistencia ante dicha problemática, modificando sus traslados y socializando con otras mujeres aquellos sitios que podrían ser peligrosos ya sea por experiencia propia o por que las características físicas del lugar puedan ser percibidas como una zona de riesgo. Eso quiere decir que las mujeres acceden al espacio, porque es parte de sus necesidades, pero lo hacen de manera desigual e inequitativa (Salazar, 2021).

A consecuencia de la pandemia, las tareas domésticas y de cuidado adquirieron visibilización y relevancia, incluidos los traslados necesarios para concertar dichas tareas, ir a la farmacia, al supermercado, pagar las cuentas entre otras actividades que los gobiernos denominaron como “esenciales” estas actividades se encontraban feminizadas como ya se ha mencionado anteriormente en este capítulo sin embargo, hasta la llegada de la pandemia y las restricciones por razones de seguridad sanitaria que fueron impuestas por los gobiernos, es que adquirieron mayor relevancia (Giglia, 2023).

² “Encuesta tras encuesta se ha demostrado cómo la movilidad de las mujeres, está restringida, por ejemplo - de mil maneras diferentes, desde violencia física hasta que las miran lascivamente o las hagan sentir simplemente 'fuera de lugar' - no por el 'capital', sino por los hombres.” (Massey, 1994, pp.2)

A pesar de que la pandemia visibilizó en cierta medida las tareas de cuidado y la movilidad necesaria para trasladarse, esto no ayudó a que dichas tareas dejarán de ser relegadas a las mujeres, por el contrario, fueron las mujeres las encargadas de realizar dichas tareas de cuidado y domésticas, además de aquellos traslados necesarios para completarlas (Giglia, 2023). Una movilidad cotidiana que transcurre en una ciudad misógina que no considera las necesidades de traslado de las mujeres y por lo tanto ocasiona traslados fragmentados, donde existe violencia de urbana de género y acoso sexual callejero corta las libertades y el derecho a la ciudad de mujeres.

De tal manera que la imposición sobre los cuerpos femeninos de permanecer al frente de las labores domésticas y de cuidado, está más relacionado con la violencia sistémica y estructural construida por el sistema sexo/género que simplemente con los espacios. El sistema sexo/género ayuda a reproducir dichos cánones de violencia simbólica mediante la reproducción de estereotipos en los cuerpos femeninos y masculinos, expresado en el acoso sexual en espacios sociales de movilidad

De igual manera es importante recalcar que la movilidad cotidiana feminizada no solo está relacionada con las tareas de cuidado y domésticas, las mujeres también necesitan trasladarse a sus lugares de trabajo, a la escuela o simplemente para realizar actividades de ocio y esparcimiento.

El derecho a la ciudad de las mujeres no solo es una cuestión meramente de género, también se encuentra atravesada por una cuestión de clase, porque la ciudad no la habitan de igual manera aquellas mujeres con los recursos económicos para tener un automóvil que, aquellas que lo hacen a pie, o las que usan el transporte público. También son las

geografías de la ciudad elementos transgresores los cuales dividen a la ciudad en zonas desiguales entre sí, colonias con mayor acceso a los servicios médicos, comercios y vías de acceso importantes, transporte público entre otros elementos necesarios para la reproducción de la vida cotidiana. Las zonas de la periferia se encuentran apartadas de dichos elementos y recursos socioespaciales. De tal manera que ser una mujer que vive en la periferia es un indicador de una movilidad cotidiana desigual y aún más peligrosa e implícitamente violenta (Kern, 2019).

El derecho de las mujeres al espacio social urbano de las ciudades en que estas habitan, implica no sólo interpretar la relación dicotómica entre el espacio doméstico privado y el espacio público urbano. Es importante añadir además que el derecho a la ciudad de las mujeres no es solo una mera formalidad para cumplir con las disposiciones sobre sustentabilidad y desarrollo implica también articular la ciudad de manera que las mujeres transiten en libertad por la ciudad, ejerciendo su movilidad cotidiana de forma plena mediante la creación de ciudades y espacios que estén pensados en sus necesidades de movilidad (Brito, 2016) (Carrión y Álvarez, 2023)

Capítulo 3. El Sistema de transporte público UNE Sonora en la ciudad de Hermosillo

3.1 Hermosillo y el sistema de transporte público UNE Sonora

Hermosillo es la capital del estado de Sonora, tiene una extensión territorial de 15 724.3 km², según el censo de población y vivienda de 2020 cuenta con un total de 936, 263 habitantes, de los cuales 49.9% son hombres y 50.1% son mujeres. En datos del Instituto

Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI) tan sólo en el estado de Sonora en el año 2022 fueron registrados un total de 1,001,914 automóviles particulares. Mientras que el 68.7% de la población de Hermosillo cuenta con automóvil o camioneta. Estos datos nos ayudan a esbozar que en Hermosillo existe un parque vehicular significativo y una infraestructura urbana que favorece los automóviles.³

El sistema de transporte que opera en el estado de Sonora se denomina UNE Sonora, es administrado por una empresa privada y monitoreado por el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora (IMTES) el cuál es el encargado de hacer rendir cuentas a la empresa privada sobre la calidad en el servicio y las condiciones en las que se encuentran las unidades (Acosta, 2021).

Hace seis años aproximadamente eran tres los organismos encargados de administrar el servicio de transporte público uno de ellos era el Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora, (CCT) el cual es un órgano autónomo, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio y era su principal objeto ser una autoridad ciudadana y fijar las tarifas del transporte público, conforme a la calidad del servicio a fin de procurar la rentabilidad, sustentabilidad y eficiencia del servicio de transporte público, en sus dimensiones técnicas, sociales, económicas y ambientales (Acosta, 2021).

El Fondo Estatal para la Modernización del Transporte del Estado de Sonora (FEMOT) era un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio. Tenía la misión de apoyar técnica y financieramente el desarrollo de

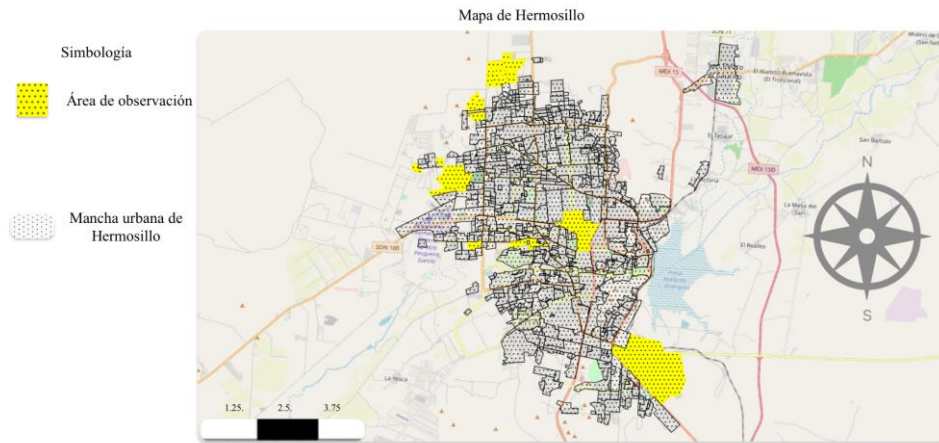
³ <https://tuobra.hermosillo.gob.mx/tuobra/>

proyectos específicos que procuraban la modernización, calidad, seguridad, rentabilidad y eficiencia del servicio público de transporte. Ahora estas funciones son responsabilidad del IMTES (Acosta, 2021).

Lo que ahora son dos empresas privadas que administran el servicio de transporte (Movilidad Integral de Hermosillo y Administración Corporativa de Hermosillo) anteriormente era una Sociedad Integradora y Concentradora del Transporte Urbano de Hermosillo (SICTUHSA) en dónde varios concesionarios se encontraban en organización y asociación para la administración de algunas líneas de transporte. Sin embargo, en 2019 se eliminaron las concesiones y quedaron a cargo únicamente dos empresas privadas (Acosta, 2021). En las últimas décadas se han desencadenado algunas huelgas por parte de los sindicatos de trabajadores que administran el servicio de transporte esto ha ocasionado diversos conflictos en el servicio y ha vulnerado el derecho de movilidad de las personas que usan el servicio (Acosta, 2021). Actualmente, la logística de los horarios de los operadores es función de las empresas y del nuevo sindicato de trabajadores del transporte público Sindicato Único de Trabajadores de Movilidad (SUTRAM) el cuál vela por los derechos de los trabajadores. De momento, sistema de transporte público UNE Sonora en la ciudad de Hermosillo cuenta con 19 diferentes líneas que recorren Hermosillo en sus principales vías; en su mayoría cada línea tiene dos rutas diferentes excepto por las líneas 17 y 18 que tienen 3 rutas y las líneas 5, 6, 8, 12 y 20 que solo transitan por una única ruta. Actualmente están en servicio un aproximado de 350 camiones.

Figura 3.1

Mapa de Hermosillo y zonas donde circulan las líneas seleccionadas.



Fuente: Elaboración propia.

3.2 Descripción de las líneas de transporte público UNE Sonora seleccionadas

A continuación, se hace una descripción detallada sobre las líneas que fueron parte del estudio de caso desarrollado en la presente investigación las cuales fueron seleccionadas por ser líneas del transporte público UNE Sonora que atraviesan la ciudad de Hermosillo para llegar a las colonias que se encuentran a la periferia de la ciudad, otro elemento importante es que todas pasan cerca del centro de la ciudad.

Línea 3 Ruta Monteverde: realiza un recorrido periférico de la ciudad transitando por las calles Garmendia, Dr. Paliza, Monteverde y Solidaridad internándose en el Colosio, por el poniente, hasta topar con el aeropuerto, en Villas Palmar por el noreste y al centro de la ciudad pasando por la catedral y la Universidad de Sonora. Por lo tanto, esta línea expulsa a la población de esas colonias hacia el centro y sus aledaños. Decidí seleccionar

esta línea por adentrarse al bulevar Colosio el cual sirve de conexión con varios residenciales cerrados, los cuales están dispuestos en cerradas conectadas por avenidas entre sí, dando como resultado grandes tramos de avenidas rodeadas de pequeñas banquetas flanqueadas por altas bardas. La duración aproximada del recorrido es de 2:20 minutos y según la página de UNE Sonora recorre la longitud del recorrido es de 45.65 km.

Figura 3.2

Mapa línea 3 en el recorrido de la ruta Monteverde



Fuente: Elaboración propia.

La línea 4 en la ruta **Centro-Periférico** recorre la ciudad de norte a sur y viceversa, pasando por vías muy importantes como lo son los bulevares: Vildósola, Reforma, Solidaridad para después recorrer algunas de las colonias aledañas al Parque Industrial y después adentrarse al Parque Industrial mismo. La duración aproximada del recorrido es de 2:40 minutos y según la página oficial del UNE Sonora recorre la longitud es de: 48.78 km.

Esta línea fue seleccionada por internarse en el Parque Industrial de Hermosillo, y pasar por algunas de las maquilas más importantes de Hermosillo como IACNA, Zobebe, la Ford, Norson y también por ser la única que llega a la Universidad Tecnológica de Hermosillo, las paradas del camión se encuentran a las afueras del plantel dando a territorio escampado básicamente las afueras de Hermosillo.

Figura 3.3

Mapa línea 4 en el recorrido de la ruta Periférico.



Fuente: Elaboración propia.

Línea 10 VH es una de las rutas más fragmentadas en su recorrido hace un zigzag del norponiente hacia el centro de la ciudad dando como resultado un recorrido que conecta entre sí, varios puntos de la ciudad, desde el norponiente la colonia Fuente de Piedra y la colonia Alicia Frías, bajando hacia el norte por Quiroga después se adentra en la colonia Solidaridad y baja hasta la colonia Dunas, sale sobre el Solidaridad llega al centro hasta

la altura de Coppel Guerrero sale del centro, se interna en la colonia San Benito luego en Villa Fontana rumbo al nor poniente y antes de regresar a la colonia Fuente de Piedra se adentra por el Gaspar Luken en la colonia San Bosco.

La elección de esta línea fue bajo los criterios de que al ser una línea con una ruta fragmentada se interna por diversas colonias de la ciudad de Hermosillo. La duración aproximada del recorrido es de 2:20 minutos y recorre 42.052 km.

Figura 3.4

Mapa línea 10 en el recorrido de la ruta VH



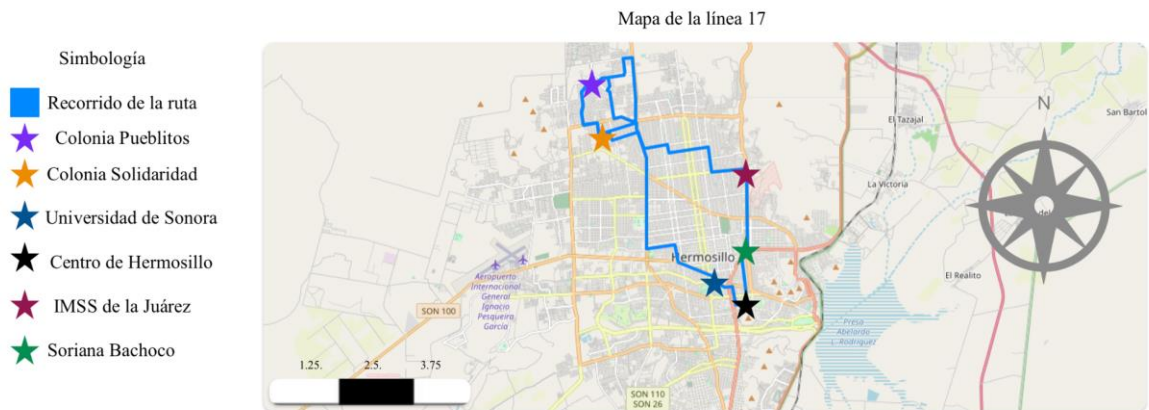
Fuente: Elaboración propia.

Línea **17 Choyal** es una línea que conecta las colonias Bicentenario, Los Pinos, Pueblitos, Villa del Real, Solidaridad, con diversas zonas laborales y educativas ya que recorre el bulevar Solidaridad desde el Progreso hasta el Estadio Héctor Espino, muy cerca del ITH

y la plaza Ley Sahuaro, después se adentra sobre la colonia San Benito y sale por el bulevar Luis Encinas hasta llegar a la Universidad de Sonora y de ahí se adentra al centro de Hermosillo para regresar de nuevo rumbo al nor poniente pasando por colonias aledañas a la 5 de mayo, para luego subir al norte sobre el bulevar Morelos hasta el López Portillo, para adentrarse en las colonias Lomas de Madrid, Carmen Serdán y Miguel Hidalgo para después regresar a la colonia Solidaridad y seguir bajando hasta Pueblitos y aledañas. La duración del recorrido es de 2:40 minutos y el recorrido total según la página oficial UNE Sonora es de 40.099 km.

Figura 3.5

Mapa línea 17 en el recorrido de la ruta Choyal



Fuente: Elaboración Propia

Línea **17 Express** esta línea conecta las colonias del noroeste de la ciudad con el centro inicia su recorrido en la parada del camión frente a Jardín Juárez rumbo al norte subiendo por la calle revolución tomando posteriormente el bulevar José María Morelos doblando hacia el poniente por la Avenida Progreso, la cual recorre hasta el Solidaridad hasta

doblar en la colonia Pueblitos donde dobla nuevamente hacia el poniente para internarse en colonias aledañas a Villa Verde, Privadas del Rey y privada Santa Clara, sale sobre la calle Pedro Salazar Félix para internarse por la colonia Villa del Real después dobla hacia oriente nuevamente por la Avenida Progreso hasta llegar al bulevar José María Morelos donde dobla hacia el sur hasta toma la calle Heriberto Aja hasta el bulevar Luis Encinas Johnson donde dobla rumbo al centro sobre la calle Horacio Soria Larrea justo detrás de la Clínica del Noroeste. Se ha seleccionado esta línea por adentrarse a colonias de la periferia del noroeste de la ciudad y cumplir con la función de expulsar a las personas usuarias de dichas colonias hacia zonas más céntricas de la ciudad de Hermosillo. La ruta realiza todo su recorrido en una hora aproximadamente y la longitud total de la ruta es de 37.841km.

Figura 3.6

Mapa línea 17 en el recorrido de la ruta Express



Fuente: Elaboración propia

Capítulo 4. Metodología e instrumentos de investigación

4.1 *El debate metodológico en el acoso sexual callejero y el estudio de la movilidad cotidiana de las mujeres*

Las usuarias de transporte público UNE Sonora que se trasladan en y desde las zonas de la periferia de la ciudad de Hermosillo hacia el centro o áreas lejanas de trabajo, debido a su condición de género y clase cuentan con un habitar y un acceso limitado a la ciudad, ya sea al vivir situaciones de acoso sexual callejero, al percibirse como posibles víctimas y a la pobreza del tiempo; estas situaciones tienen como consecuencia que las usuarias sufran de la violencia de género derivada de una movilidad cotidiana desigual y una experiencia de “no pertenecer” al espacio público.

La metodología que se plantea utilizar para realizar esta investigación y entender cómo se construye la movilidad cotidiana en el transporte público cuando existe acoso sexual callejero o cuando existe el miedo de sufrirlo es de carácter cualitativo y exploratorio dada la naturaleza subjetiva y de la experiencia que representa el habitar el espacio social urbano mediante la movilidad cotidiana de las usuarias de transporte público UNE Sonora. Para ello se retoma el análisis socio espacial del habitar desarrollado por la urbanista Angela Giglia (2012) el cual busca comprender el espacio mediante el *habitus* del habitar.

El *habitus* o cultura urbana puede y debe de estudiarse a la par y de manera combinada, tanto desde las narrativas como desde las prácticas espaciales además del carácter ético

que implica abordar temas de violencia sexual como en este caso será el acoso sexual callejero. De tal manera, la investigación de carácter cualitativo me permite analizar, entender y explicar con mayor profundidad el fenómeno que deseo estudiar, además un diálogo directo de mayor empatía cuando se tratan temas de violencia. El fenómeno del acoso sexual callejero ha sido ampliamente estudiado en México y América Latina, por lo tanto, existen diversas investigaciones que desarrollan dicha problemática social de las cuales se han seleccionado algunas cuya metodología servirá como guía para la presente investigación, se retomará de las investigaciones de Paula Soto (2021), Andrea Salazar (2021) y Patricia Gaytán (2007).

Se retomará la metodología desarrollada por Paula Soto (2021 en su trabajo de investigación en especial el trabajo con entrevistas grupales y fotografías usadas como evidencia y datos dentro de la ciudad. Investigación que analiza las relaciones entre género, emociones y lugares, a través de la idea de geografías del miedo de las mujeres y que busca entender los efectos espaciales específicos del miedo a la violencia en la vida cotidiana de las mujeres, pero además ella propone formas de análisis mediante el uso de grupos focales y la fotografía de la ciudad. Ambos métodos ayudan a construir, lo que ella denomina, “un marco teórico-empírico de geografías del miedo que permite una metodología con perspectiva de género, en donde el mayor interés es el habitar de la ciudad y lo que ella denomina la experiencia urbana” (Soto, 2021, pp.17).

También se usará como marco de referencia la metodología utilizada por Andrea Salazar (2021), la cual usa el concepto de movilidad cotidiana como enfoque, y propone como principal forma de análisis la experiencia de las mujeres, luego la calidad del acceso

a la ciudad y por último entender la forma en que suceden y habitan sus trayectorias. Para el trabajo de Salazar el caminar es un punto crucial en su investigación y un parteaguas para desarrollar las diversas herramientas metodológicas que implementa. La autora explica que se trata de una metodología “*híbrida e interdisciplinaria*” (Salazar, 2021, p.135), en que se utilizan entrevistas a informantes clave en una primera etapa, después realizar grupos focales y posteriormente hace una triangulación con la información para crear una serie de mapas en los que ubica zonas de percepción de inseguridad. De este trabajo de investigación se plantean retomar el uso de entrevistas, el mapeo y la triangulación para el análisis de datos, en particular herramientas metodológicas de la tradición cualitativa.

Por último, consideraremos la investigación desarrollada por Patricia Gaytán (2007), la cual permite el análisis de la realidad social mediante el estudio de la subjetividad, las percepciones y los significados que tiene el acoso sexual callejero para hombres y mujeres, y en base a esto, comprender la manera como se construye una experiencia diferenciada de la ciudad para hombres y mujeres. La metodología de Gaytán se retoma para el análisis diferenciado por género.

4.2 Instrumentos metodológicos para entender el acoso sexual callejero

La entrevista cualitativa a profundidad semiestructurada, como un instrumento fundamental de la sociología, es “una técnica indispensable en la generación de un conocimiento sistemático sobre el mundo social” (Vela, 2001, p.67), se constituye como

parte indispensable de nuestra investigación cualitativa sociológica de la experiencia y la movilidad cotidianas de las mujeres y el acoso sexual en el transporte público. Se hizo uso de esta técnica, para obtener conocimiento sistemático de las interacciones socioespaciales y simbólicas entre aquellos que prestan el servicio de transporte público y quienes lo usan en un espacio de habitar desigual.

Para este proyecto de investigación se organizaron tres entrevistas a profundidad a tres diferentes informantes claves sobre el servicio del sistema de transporte UNE Sonora. El objetivo de estas entrevistas es indagar en qué medida la percepción del acoso sexual callejero y las situaciones de acoso sexual callejero están relacionadas con la logística y administración del servicio. En estas entrevistas se estudiarán las siguientes categorías capacitación al personal administrativo con perspectiva de género, si se cuenta con protocolo de acción en contra del acoso sexual callejero y la incidencia de acoso sexual callejero que se tiene dentro de las unidades.

También se realizaron entrevistas a las mujeres usuarias del transporte público todas ellas estudiantes de la Universidad de Sonora de diferentes carreras. Las variables sobre las cuales se basó el instrumento de estas entrevistas son: el acceso a la movilidad, enajenación del espacio público, miedo y reacciones ante el acoso sexual callejero y calidad del servicio de transporte público UNE Sonora.

Los grupos de discusión como “una técnica que requiere de la creación de una situación controlada para que en ella se desarrolle una discusión sobre un tema definido” (Margel, 2001, p.201), se utilizó como parte del desarrollo del trabajo de campo. Se llevó

a cabo un grupo de discusión homogéneo de usuarias de transporte conformada por 5 participantes todas ellas estudiantes de la carrera de psicología de la Universidad de Sonora (UNISON), el rango de edad de las participantes fue entre los 18-21 años la justificación para tomar ese rango de edad es porque las personas adultas mayores tienen otras dificultades en la movilidad y el habitar de la ciudad (las cuales se salen de los objetivos de esta investigación). El objetivo de este grupo de discusión fue entender cómo opera el acoso sexual callejero realizando un análisis desde la experiencia de las usuarias, y sobre en qué medida la prevalencia del acoso o la percepción del miedo de sufrirlo está relacionada con la estructura del sistema sexo/género, además, en qué medida dichas situaciones y experiencias de violencia vulneran el derecho a la ciudad de las usuarias a la movilidad cotidiana y un habitar de bienestar. Las categorías sobre las cuales se basó la guía de este grupo de discusión son: la calidad en el servicio de transporte UNE Sonora, el acceso a la movilidad cotidiana, enajenación del espacio urbano y miedo y reacciones ante el acoso sexual callejero.

Las categorías previstas para la recolección de datos en las entrevistas, los grupos de discusión son las siguientes, cómo es que sucede el acoso sexual callejero, el perfil del acosador, las formas en que afecta la movilidad cotidiana de las usuarias, la falta de acceso a la movilidad, la fragmentación de las trayectorias, la experiencia y subjetividad desde el miedo que es diferente entre hombres y mujeres.

Tabla 4.1

Herramientas cualitativas

Instrumento	Población	Edad	VARIABLES
Entrevista	Estudiantes Universidad de Sonora	18-21	Acceso a la movilidad enajenación del espacio urbano formas del acoso sexual callejero miedo y reacciones ante el acoso sexual callejero
Grupo de discusión	Estudiantes Universidad de Sonora	19-21	Acceso a la movilidad enajenación del espacio urbano formas del acoso sexual callejero miedo y reacciones ante el acoso sexual callejero calidad del servicio
Relatos redes sociales	Usuaris de redes sociales	18-45	Acceso a la movilidad formas del acoso sexual callejero miedo y reacciones ante el acoso sexual callejero

Fuente: Elaboración propia

La **observación participante** igualmente como técnica cualitativa, la investigadora “selecciona un escenario [...] donde se intenta mirar desde dentro de los fenómenos” (Sánchez Serrano, 2001. p.101). El objetivo de esta observación es primeramente la triangulación de la información recabada de las entrevistas cualitativas a los informantes clave y del grupo de discusión, sobre las condiciones tangibles y físicas del servicio y en qué medida son elementos que favorecen el acoso sexual callejero o que las mujeres tengan una percepción y experiencia de miedo. En ambos casos se elaboró un diario de

campo y un acervo de fotografía documental como forma de registro de datos cualitativos para el análisis.

Para llevar a cabo esta parte de la investigación cualitativa se realizaron recorridos a bordo de las unidades de la línea 3 en su ruta Monteverde, línea 4 en su ruta periférico, línea 10 en su ruta VH, línea 17 en sus rutas Choyal y Express y en las principales paradas del camión de diferentes líneas las cuales fueron seleccionadas como ya se mencionó anteriormente por que sus rutas atraviesan colonias en la periferia de la ciudad: se materializaron recorridos a pie en las colonias Villa del Real, Pueblitos, Natura entre otras. Se realizaron 3 viajes por cada línea: recorriendo la ciudad de norte a sur, en diferentes horarios uno en la mañana, otro en la noche y otro al medio día. Se observaron las relaciones sociales y la interacción, y se conversó con usuarias y proveedores del servicio de transporte.

Las principales variables para identificar durante dichos recorridos fueron, iluminación en la parada, acceso para las personas que transitan a pie, la existencia de infraestructura de parada, el tiempo de espera del servicio y el hacinamiento dentro de la unidad.

Tabla 4.2

Observación participante

Línea y ruta	Ubicación	Fechas de observación	Hora aproximada	Variables
3 Monteverde	Blvd Héctor Espino, Parada de Progreso y Monteverde	03 de junio	10:00 am 19:00	Iluminación y Accesibilidad
4 Periférico	De la Plata, Casa de la Cultura, Progreso y Maza de Juárez	06 de junio	07:00 am 19:00 20:00	Infraestructura de parada
10 VH	Fuente de Piedra, Centro de Hermosillo	17 de julio	11:00 am 20:00	Tiempo de espera aproximado del servicio
17 Choyal	Universidad de Sonora, Villa del Real Centro de Hermosillo	17 de junio 06 de julio 15 de septiembre	10:00 am 15:00 20:00	Hacinamiento en la unidad
17 Express	Natura, Pueblitos, Villa del Real, Villa Verde, Paseo del Pedregal	17 julio 26 de agosto	06:00 am 21:00	Acoso sexual

Fuente: Elaboración propia

Relatos recolectados en redes sociales: A partir de diversas publicaciones en redes sociales se solicitó a las usuarias compartir vía mensaje privado de *Facebook* o por medio de un correo electrónico un relato en donde relataran una experiencia de acoso sexual callejero en el transporte público. En estos relatos compartidos por las usuarias se les solicitó que describieran en su relato, la hora, la línea y las inmediaciones en dónde sucedió la agresión. En este caso el anonimato que brindan las redes sociales fue de gran ayuda para que hubiera una respuesta positiva. En este caso, la metodología del relato proporcionado de primera mano por las usuarias recupera los procesos de movilidad cotidiana de las usuarias del transporte público (Tarrés, 2008). Las variables que se usaron para procesar la información que las usuarias relataron fueron la enajenación del

espacio urbano, el miedo y las reacciones ante el acoso sexual callejero y el acceso a la movilidad cotidiana.

4.3 Plan desarrollado según la metodología de movilidad cotidiana y acoso sexual callejero.

El trabajo de campo implementado en esta investigación fue realizado en un período de casi cinco meses distribuido de la siguiente manera:

Primera etapa: En esta primera parte del proceso se les invitó a las personas informantes a participar en el grupo de discusión por medio de publicaciones en diferentes redes sociales y se agendó cita a las personas informantes clave para realizar las entrevistas cualitativas. En esta etapa se realizó la observación participante a las líneas las líneas 3 Monteverde, 4 Periférico y 10VH dicha observación participante tardó el periodo comprendido entre junio a agosto del 2023 es durante esta etapa que realice diversos viajes a bordo de las diferentes unidades de las líneas seleccionadas en la mañana en la tarde y en la noche, tomando fotografías de carácter documental y las observaciones fueron registradas mediante notas de voz en un celular inteligente.

Segunda etapa: En esta etapa que se llevaron a cabo las entrevistas a profundidad semiestructuradas a las personas que resultaron ser informantes claves como prestadores del servicio de transporte UNE Sonora, también en este periodo se realizó el grupo de discusión y se efectuó el resto de la observación participante de las líneas 17 Choyal y Express esta fase del plan de trabajo se llevó a cabo en el mes de agosto y septiembre.

Tercera etapa: De septiembre a octubre del 2023 es en esta etapa en la que se realizó la captura y transcripción de todo lo recabado en las etapas anteriores y también donde se elaboraron los mapas donde se ubican las zonas de acoso sexual callejero o las zonas donde se perciban como lugares donde podría ocurrir el acoso sexual callejero. Está sería la etapa más larga del proceso y duraría casi dos meses.

4.4 COVID-19

Se mantuvo un plan en caso de contingencia sanitaria a causa del virus COVID-19; en caso de que existiese una situación de esa índole se implementará una metodología de forma virtual en el siguiente formato: entrevistas individuales a cinco hombres y cinco mujeres, en línea por medio de la plataforma *de Google Forms*, para un primer acercamiento exploratorio, después se aplicarían 20 entrevistas a profundidad 10 hombres y 10 mujeres por video llamada o por llamada telefónica. Debido a que no hubo ninguna contingencia sanitaria a causa del COVID-19 se prescindió de este plan de reserva.

Capítulo 5. Las dimensiones del habitar en el transporte público y el acoso sexual callejero

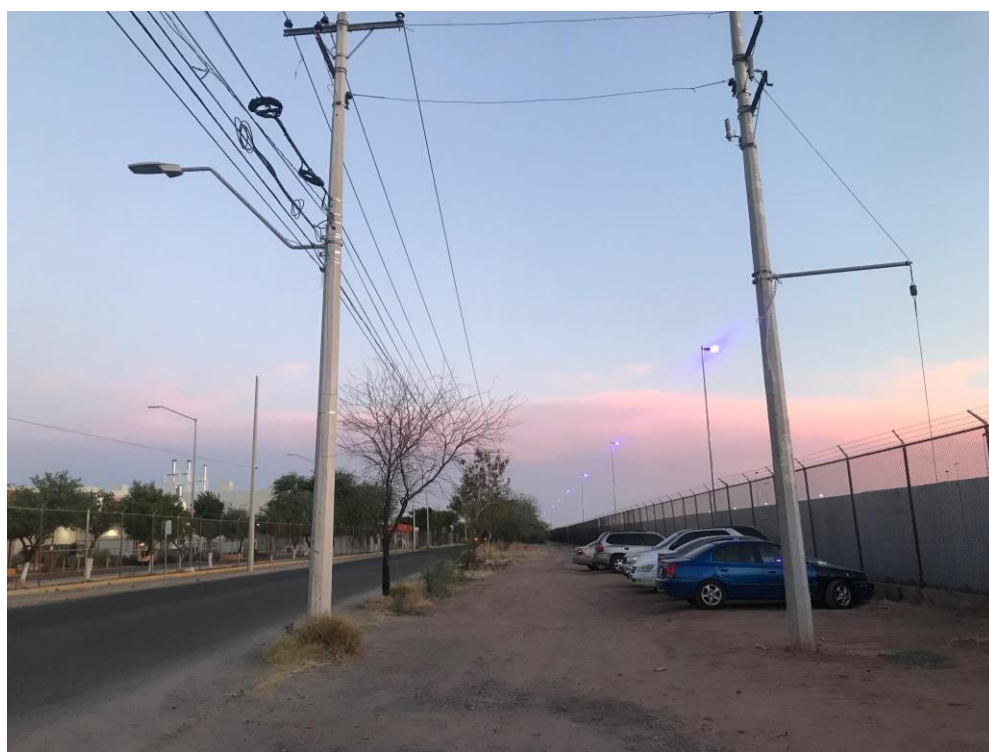
5.1. Movilidad desigual, vulnerada y fragmentada

De acuerdo con los datos recabados en este trabajo de campo, la movilidad feminizada y el habitar desigual que desarrolla dicha movilidad están estrechamente relacionados con factores como la logística del servicio, las características de construcción de la ciudad, los elementos constructivos que desde su diseño y planeación crean zonas de desigualdad

en especial en la periferia y posibilitan las experiencias hostiles en la ciudad y las calles. Particularmente, la observación participante realizada en las inmediaciones del Parque Industrial al sureste de la ciudad, nos arroja que la infraestructura de iluminación encendida está dispuesta hacia el interior de las áreas de la maquila y no como parte del servicio de alumbrado público, un entorno construido a espaldas del espacio público. Lo cual se puede observar en la siguiente fotografía:

Figura 5.1

Fotografía parque industrial



Fuente: Elaboración propia, fotografía capturada durante la observación participante 06 de junio, 19:29:46 (calle De La Plata y De Los Olivos, Parque Industrial)

La movilidad fragmentada y precaria en el espacio público existe cuando los elementos físicos tales como el alumbrado público no se encuentran previstos para la

ciudad, la iluminación es un elemento muy importante cuando las mujeres habitan en el espacio social urbano, cuando transitan en calles oscuras o mal iluminadas, hay una percepción negativa del espacio público lo cual tiene como consecuencia una transformación en la experiencia de la movilidad cotidiana y el uso del transporte público. El habitar deja de ser, un habitar en donde discurre la movilidad cotidiana y se convierte en una experiencia del miedo (Falú, 2014; Soto, 2012; Valentine,1989). De tal manera que las barreras que limitan la movilidad cotidiana de las usuarias de transporte público se han construido social y materialmente, por la forma en que ha sido desarrollada la ciudad; por ejemplo en el bulevar Colosio en la ciudad de Hermosillo, existe una planeación que favorece al desarrollo económico y la producción de la ciudad basada en la propiedad privada, la producción material y el consumo, pero que desatiende las necesidades de particulares de aquellas personas que transitan el espacio y usan el transporte público: “donde la privatización de la seguridad y la injusticia prevalecen” (Crysler, Moreno, Boudreau & Caprón, 2019, p. 15) y se manifiesta en muchos lugares, sobretodo de la ciudad periférica. En este caso particular, la movilidad cotidiana de las mujeres conlleva un habitar desde violencia urbana y de género ocasionado por el acoso sexual callejero. Las mujeres son las principales usuarias del transporte público en las líneas del sistema de transporte público UNE Sonora seleccionadas, sin embargo, en las zonas en las que transitan estas líneas no se han implementado una infraestructura que ayude a satisfacer las necesidades de movilidad cotidiana de las usuarias y que se construya un habitar del espacio público evitando reproducir violencia urbana y simbólica de género

Figura 5.2

Fotografía Arándanos



Fuente Elaboración propia, fotografía tomada durante la observación participante 02 de julio 20:11:00 (Progreso y calle Arándanos)

De la observación participante realizada el día 03 de junio se puede inferir que las zonas comerciales alrededor del bulevar Colosio dónde laboran muchas de las mujeres que usan la línea 03 Monteverde, cuentan con escasas paradas establecidas, siendo esto una forma de violencia que fragmenta la movilidad cotidiana y la experiencia del habitar. Las únicas paradas establecidas con infraestructura de parada (Un techo y un asiento) son: la parada del camión del Wal-Mart (Se aprecia fotografía en página siguiente) y la ubicada en la CFE y la que se encuentra en el Hospital Psiquiátrico Cruz del Norte, mientras que

por otro lado existen paradas con infraestructura, iluminación y un techo, pero no son paradas oficiales, ya que hasta el momento de esta investigación ninguna línea de transporte público recorre la colonia de Altozano. No tiene sentido que existan paradas funcionales iluminadas, con techo y asiento, en aquellas zonas de la ciudad en dónde no transitan líneas de transporte público y más aún cuando existen por otro lado zonas dónde sí transitan líneas, pero no existen paradas de camión funcionales a pesar de que existe la necesidad.

Figura 5.3

Fotografía Wal-Mart Colosio



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada durante la observación participante 03 de julio 21:21:20 (Wal-Mart Colosio)

Figura 5.4

Fotografía Altozano



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada durante la observación participante 03 de julio 21:00:13 (Colosio final residencial Altozano)

Además, los residenciales cerrados como Altozano y los otros que se encuentran alrededor del bulevar Colosio representan “[...] utopías de la urbanización el resultado de la mercadotecnia de las compañías de bienes raíces, que hacen del miedo un negocio redituable” (Moreno-Carranco, 2019, p.52) vendiendo burbujas de seguridad y vigilancia, entre muros, cámaras de vigilancia y guardias de seguridad. Es decir, estas características constructivas entienden la seguridad por dentro de los muros y fuera de ellos se crean

dinámicas de enajenación social e inseguridad ya que estos muros que rodean las colonias crean largos pasillos amurallados que las mujeres al transitarlos a pie, experimentan el habitar del espacio de una forma insegura. Así, las usuarias toman medidas, para evitar estas zonas que consideran como peligrosas o de riesgo por estar mal iluminadas, o por ser zonas poco transitadas, ocasionando que los recorridos sean más largos y fragmentados como lo relata la estudiante de Biología en una de las entrevistas:

“Por ejemplo o cuándo voy en la calle, o las pocas veces que me ha tocado estar en la calle, intenté irme por donde haya luz, haya gente, transitar, aunque camine más, por calles haya menos peligro ¿no?” Entrevista a estudiante de Biología UNISON.

Figura 5.5

Fotografía CFE Colosio

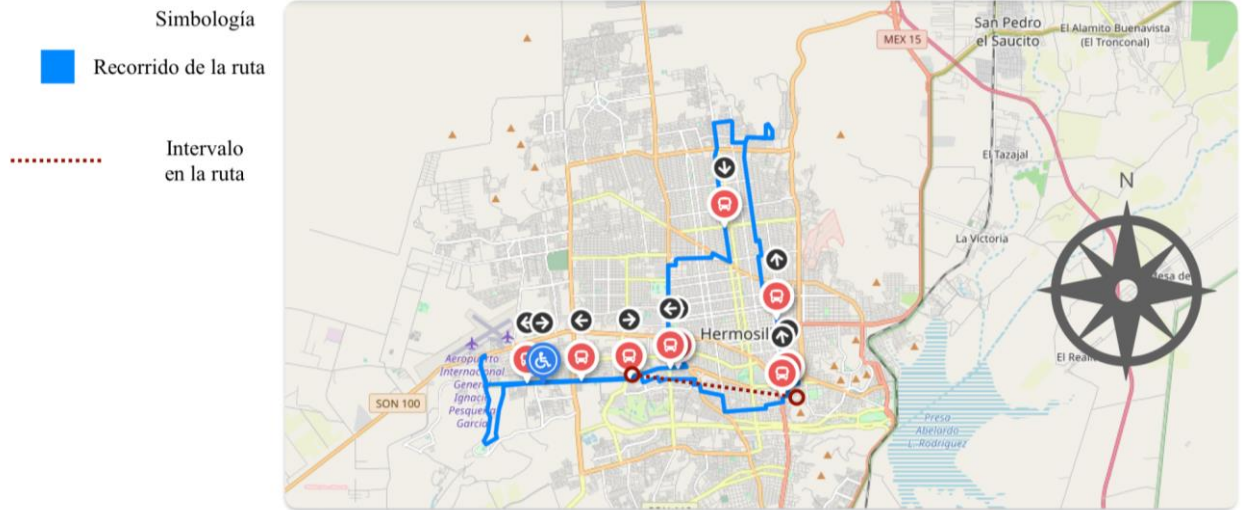


Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante del día 03 junio a las 21:19:48 (Colosio y Quiroga)

Cuando una línea de transporte público cuenta con un retraso o adelanto en una o más de sus unidades, existe un intervalo en la ruta y en el horario, el intervalo es una falla en la logística y administración del sistema de transporte público UNE Sonora que ocasiona una movilidad fragmentada, ya que ese espacio vacío en la ruta y el horario genera un tiempo de espera más prolongado y hacinamiento de usuarios en paradas y dentro de los camiones, en la figura 5.6 podemos apreciar un ejemplo de intervalo de la línea 3 en su ruta Monteverde:

Figura 5.6

Intervalo de la línea 03 Monteverde



Fuente: Elaboración propia

Como se encuentra señalado en la imagen existe un intervalo de espera desde el Jardín Juárez en el centro de la ciudad de Hermosillo hasta el bulevar Colosio en el poniente esto quiere decir que no hay ningún camión transitando a esa altura de la ruta. En la ciudad de Hermosillo existe un clima desértico, un tiempo de espera en el servicio de transporte público demasiado prolongado, podría afectar la salud de las personas que esperan el servicio, provocando golpes de calor y deshidratación. Considerando que las paradas del camión no siempre están cerca en las inmediaciones del bulevar Colosio, las mujeres que usualmente hacen uso del transporte público tienen que realizar un recorrido a pie, añadiendo además el tiempo de espera en una parada sin sombra, nos encontramos entonces con una forma muy clara de violencia urbana, tal como la describe Carrión, (2008) en las relaciones entre personas usuarias y quienes brindan el servicio de transporte público UNE Sonora existe un conflicto por la falta de capacidad del sistema

de transporte público para administrar el servicio hacia las y los usuarios de transporte y también para entender y satisfacer las necesidades de estos.

El factor clima es un elemento importante, en el análisis del habitar del espacio público urbano, ya que es un limitante en la experiencia y habitar de la ciudad, en especial en poblaciones vulnerables como lo son los menores de edad y las mujeres principales encargadas de su cuidado durante la movilidad cotidiana, (Sánchez-Madriaga, 2022). El trabajo de cuidados y su movilidad se encuentra feminizado, de tal manera que no incorporar este tipo de movilidad cotidiana en la forma en que se brinda el servicio de transporte público vulnera y fragmenta los traslados feminizados. En el trabajo de campo realizado en la observación participante de la línea 10 VH, fue posible apreciar cómo las usuarias de transporte, que estaban acompañadas por menores de edad, evitaban usar el transporte público cuando las unidades no contaban con aire acondicionado.

Otro factor que vulnera la movilidad cotidiana de las mujeres es cuando solo una ruta ingresa a una colonia, pues se genera hacinamiento en las paradas del camión y dentro de los mismos camiones, lo cual además de generar una movilidad precaria y falta de dignidad en quienes usan el servicio, se convierte en un factor de riesgo en la movilidad cotidiana de las mujeres ya que cuando existe el hacinamiento los acosadores sexuales actúan desde la clandestinidad, pues el roce y el contacto entre cuerpos se vuelve inevitable, siendo de esta manera difícil distinguir si las acciones fueron intencionales o no, brindándole al agresor actuar desde el anonimato y la impunidad.

“yo pensaba en quizá accidentalmente, se está rascando no se, pero me sentía incómoda, quizá me estaba probando, hasta cómo que se animó y me agarró

la pierna y para entonces yo ya estaba preparada por si mis sospechas eran ciertas” Relato de usuaria de la línea 02 Cárdenas vía Facebook

Además, en líneas como la 10 VH, el recorrido es demasiado largo, creando tiempos de espera demasiado prolongados cuando una unidad se adelanta o se atrasa, ya que antes de llegar a la colonia de Fuente de Piedra o al centro debe de hacer un largo recorrido de alrededor de una hora y media dependiendo del tráfico, también podría facilitar las agresiones. Por ejemplo, si una persona espera en un lugar mal iluminado, o un lugar que se ha socializado como peligroso, el tiempo de espera se convierte en un habitar del miedo (Valentine,1989); (Soto, 2022), a lo que se suma *el hacinamiento y el largo trayecto de la ruta*. Tal como lo relata la usuaria de la línea 02 Cárdenas en el párrafo anterior.

María Claudia López, (2020) explica cómo opera el acoso sexual en estas situaciones: “[...] el acoso sexual callejero condiciona el comportamiento de las mujeres en el espacio público y que, por lo tanto, no hay un disfrute igualitario del mismo, sino diferenciado entre mujeres y hombres” (López, 2020, p.204). Entonces además de la violencia urbana ocasionada por la calidad y logística del servicio de transporte público y la manera en que se construye la ciudad el acoso sexual callejero dentro de las unidades, se suman las dinámicas de la violencia de género a la violencia urbana. Limitando y vulnerando el habitar y la movilidad cotidiana de las usuarias del transporte público.

En las áreas donde transitan las líneas 10 VH, 17 Choyal y 17 Express, existen zonas liminales entre unas colonias que colindan zonas baldías, sin construcciones, que se han convertido en tiraderos de basura, algunas con obras negras inconclusas, vandalizadas con grafitis y quemadas. Estas zonas comprenden lo que Capron y Alvizar, (2019)

describen como geografía colectiva de la inseguridad y el miedo retomando el concepto de Gill Valentine, (1989) de geografías del miedo, mencionan que aquellas zonas que “se constituyen por lugares percibidos como peligrosos. Esta geografía emocional del riesgo corresponde en su mayoría a una geografía cognitiva: los lugares desconocidos jamás concurridos, que se conocen solo por su reputación” (Capron y Alvizar, 2020, p.154).

Esto ocasiona una experiencia de movilidad y miedo en ciertas zonas de la ciudad por considerarlas peligrosas ocasionando segregación en movilidad cotidiana, y transformando el habitar del espacio social urbano en el imaginario de las mujeres. Como relata una de las informantes en su entrevista:

“Si es que eso se puede tomar con otros casos de criminalidad si sabes que están robando, pues evitas las calles oscuras y cosas así, es la misma a sabes que si hay violadores, evitar esas situaciones”. Entrevista a alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

“Si o sea si las puedes prevenir, caminar por una calle transitada o una sola pues mejor vente por la transitada y te evitas problemas” Entrevista alumna de Biología UNISON.

Como se observa, las medidas que resultan entonces para ellas, más segura y con menos riesgos es evitar las zonas que sean socializadas como peligrosas, acortando o alargando la distancia de sus trayectorias, de ambas formas limitando su movilidad cotidiana como una forma de evitar y defenderse en contra del acoso sexual callejero el cual aún no se considera delito en Sonora.

Figura 5.7

Fotografía Privadas del Real



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el día 17 de julio 11:37:33 am
(Luz Valencia y Quiroga, col. Villa del Real)

Figura 5.8 fotografía

Progreso y Arándanos



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el día 17 de junio a las 19:18:14 (Progreso y calle Arándanos)

Figura 5.9

Fotografía Villas del Real



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante del día 06 de junio de 2023 a las 08:20:46 am (De la Vainilla y Pedro Salazar Félix)

Otra situación que ejemplifica una movilidad fragmentada, es la línea 17 Express, siendo de las pocas rutas que transita a Pueblitos y colonias cercanas, es una de las líneas con más unidades en servicio al revisar la página oficial UNE Sonora hay 22 unidades realizando el recorrido, por lo mismo es difícil de acomodarlas en su ruta y horario,

usualmente pasan tres o dos unidades juntas una después de la otra, como ya se había mencionado antes esto ocasiona intervalos en el servicio ocasionando hacinamiento y tiempos de espera prolongados. La línea 17 Express debe de entrar a las nuevas colonias, las cuales, han sido construidas en base al diseño de residenciales o conjuntos cerrados, este tipo de diseño de construcción como ya se mencionó anteriormente ocasiona que existan largos tramos de calle ciegos rodeados por altas bardas, mientras al interior de la cerrada se experimenta una sensación de seguridad, fuera de esta es lo contrario, elementos constructivos como estos generan un *habitar del miedo*. Un ejemplo de dicho tipo de construcción son las colonias (Pueblitos, Privadas del Real, Privadas del Rey, Natura) que consiste en cerradas dispuestas en bulevares, creando dinámicas en la movilidad cotidiana y el habitar de las usuarias del transporte público, como lo son largos recorridos a pie en, sobre aceras enmarcadas por muros. “Los muros y los dispositivos de seguridad ayudan a los residentes a sentirse seguros de los peligros externos” (Moreno-Carranco, 2020, p.58) pero estos elementos son meramente paliativos, ya que la movilidad cotidiana y el habitar de la ciudad sucede, no únicamente dentro de los residenciales cerrados, sino que existen otras actividades que se realizan fuera de los muros y los dispositivos de seguridad hacia el interior. Como se puede apreciar en la *figura 5.10* las usuarias de transporte público se bajaron en la parada con sus bolsas de mandado para después caminar un largo recorrido a pie entre bardas y lotes baldíos.

Figura 5.10

Fotografía Pueblitos



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante 17 de julio a las 20:24:09 (Agustín F. Zamora, col. Pueblitos)

La ruta de la línea 10 VH crea una movilidad fragmentada por la forma en que se interna por varias colonias de tal manera que el recorrido de su ruta no es en línea recta, es en forma de *zigzag*. Además, es la única línea que se adentra a las colonias aledañas al Cerro Colorado, tal como se puede observar en la captura de pantalla de la página UNE Sonora. El diseño de esta ruta en particular no se encuentra diseñado para su practicidad y fácil uso por parte de las personas usuarias que viven en esas colonias. Esto ocasiona una forma de violencia urbana, pues pasar recorridos tan distantes, esperando tiempos

prolongados, el servicio, de esta manera se refleja lo que menciona Fernando Carrión (2008), la segregación de las usuarias de transporte público, se traduce como la falta de accesibilidad es una forma de exclusión explícita para quienes usan el transporte público y por lo tanto también una forma de violencia urbana. Cuando las rutas están mal diseñadas y realizan recorridos demasiado largos, crean una movilidad desigual para quienes usan el transporte público como es el caso de la usuaria que a continuación describe su malestar:

[...]casi no me gusta tomar esa ruta porque da una vuelta demasiado larga para llegar a mi casa,” Relato de usuaria de ruta 2 Cárdenas vía Facebook.

Ante estos recorridos complicados y demasiado largos, las mujeres crean mecanismos y redes de apoyo para construir estrategias que les ayuden a conocer y aprender las formas de usar el transporte público de Hermosillo, y de esta manera sentirse más seguras al momento de transitar por la ciudad, como lo que relata la informante en el grupo de discusión:

“Sí, por eso casi no lo uso, pues porque la verdad todavía no lo sé usar muy bien y yo no, no lo uso si no está acompañada con ellas” Grupo de discusión, estudiantes de psicología UNISON.

Figura 5.11

Fotografía UNISON



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante del 15 de septiembre 17:29:52 (Luis Encinas y Navarrete afuera de la UNISON)

Además de la redes de apoyo como ir acompañadas por otras mujeres las usuarias han desarrollado mecanismos de defensa para los diversos momentos de habitar la ciudad, sin embargo esta situación condiciona y fragmenta la movilidad cotidiana, condicionando

su habitar en el espacio social urbano a solo usar el transporte mientras están acompañadas, no se duda de la importancia de que existan redes entre mujeres, se cuestiona la falta de mecanismos que articulen un servicio de transporte público, que brinde a las usuarias una movilidad digna y libre. Y que si estas deciden ir acompañadas sea una elección y no una necesidad (Hanson, 2010).

Un aspecto que podría parecer banal, es el hecho de que las usuarias, para evitar el acoso sexual callejero, decidan cambiar el tipo de ropa que usan, como una medida de prevención ante el acoso sexual callejero, tal como lo relatan varias de las informantes a continuación:

“Yo dejé de ponerme de que shorts y así por eso, porque me causa mucho estrés que los hombres se me queden viendo” Grupo de discusión, estudiantes de psicología UNISON.

“Si yo también las faldas. se me hacen muy bonitas las faldas, pero ahorita no tengo ninguna porque, aunque antes las usaba mucho ya no, pues por eso mismo de que empecé a andar sola en la calle tuve que aprender a cuidarme pues de que no me pasara nada, este...” Grupo de discusión, estudiantes de psicología UNISON.

“Si es algo que pensar en la mañana bien de que te pones shorts y de qué ah que hueva por ejemplo de que yo que vengo a lenguas es de que ah que hueva no quiero cruzar todo este boulevard porque, es algo normal, es algo normal que me pongo shorts me pongo falda es algo que va a pasar.” Entrevista a alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

La normalización del acoso sexual callejero como una forma de violencia simbólica, se ve reflejada en el tipo de situaciones que describen las usuarias en las entrevistas, cuando ellas socializan que el acoso sexual callejero es una situación del diario, y por lo tanto consideran que recae en ellas tomar medidas para prevenirlo, en este caso cambiar su vestimenta. Al mismo tiempo, esto ocasiona un sentimiento de culpa y responsabilidad cuando no creen haber tomado las medidas suficientes de prevención antes descritas. Las limitaciones de la movilidad cotidiana no solo se ven afectadas por la falta de peatonabilidad en las calles, o los retrasos en los horarios de los camiones, también se ven determinadas por la socialización que existe alrededor del acoso callejero, y tiene como consecuencia que los derechos de las mujeres se vean disminuidos y su libertad de vestirse o transitar por ciertas calles sea restringida, por su intención para evitar el acoso sexual callejero (Bolívar, 2017; López, 2020; Valentine, 1989).

Sin embargo, el acoso sexual callejero opera en base a los mecanismos de opresión y dominación que describe la violencia simbólica de género: “[...] el vestuario no condiciona al acoso sexual callejero, que solo basta el ser mujer para vivir a diario este tipo de situaciones y que su causa radica en el desequilibrio de poder entre hombres y mujeres donde se compromete la libertad sexual de ellas” (López, 2020, p.203).

Tal como pude corroborar en los recorridos de campo, existe un miedo construido alrededor de la experiencia propia y de aquello que las usuarias han socializado de experiencias vividas por otras mujeres. Pero además hay una sensación de culpa y juicio al momento de sufrir acoso sexual. Cuando las usuarias perciben que no han tomado las suficientes medidas, de precaución para cuidarse, consideran cierta sensación de culpabilidad por la posible violencia comunitaria que pudieron o puedan sufrir al ser

víctimas de acoso sexual callejero. La informante nos explica que, en las ocasiones en que ella decide usar *shorts* tiene la percepción de que va a sufrir acoso sexual callejero:

“todos los días cruzó del multinivel a la Reforma y también hay veces que vengo y digo traigo shorts o algo así y, siento que me van a decir algo” Entrevista alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

Es preferible para las usuarias, caminar más retomando rutas más largas, como una medida de prevención del acoso sexual callejero, sin embargo, esto ocasiona que su movilidad se fragmente y su consumo de tiempo en el habitar sea mayor:

“Pero si la verdad siento que soy muy precavida en ese aspecto porque por ejemplo mmmm, porque hay muchas muchachas que no se si no piensan o no se les da flojera caminar más, pero se van por callecitas oscuras y demás o sea siento que tampoco previenen, pero es que cuando va pasar va a pasar”

Entrevista alumna de Biología UNISON.

De tal manera que la socialización del acoso sexual callejero que tienen las informantes, es la perspectiva de que son las mujeres las responsables por no haber tomado las debidas precauciones evitando salir con cierta ropa, “sacándole la vuelta a ciertas calles”, evitando ciertos horarios, asumiendo que son ellas las que podrían evitar un posible acoso sexual callejero tomando dichas medidas. Estas acciones normalizan la violencia sexual y comunitaria que es el acoso sexual callejero. La estudiante de enfermería nos menciona una de estas medidas de precaución, ella comenta que solo usa el transporte público en la noche estando acompañada:

“En un horario nocturno, porque cuando uso el transporte, es de que mi mamá viene por mí, pero cuando uso el transporte es cuando ando con mi novio, y pues de mi casa o a su casa, tomamos el camión, porque él no tiene carro y mi mamá solo puede venir por mí en cierto horario, en la noche a la mejor a veces no puede.” Entrevista a alumna de Enfermería UNISON.

La estudiante de enfermería, evita usar el transporte público prefiriendo que su mamá la recoja en automóvil, y cuando tiene ocasión de usarlo lo hace acompañada por su pareja. Se puede observar entonces que la usuaria crea estrategias para no encontrarse sola a bordo de la unidad en la noche. Sin embargo, ella relata que lo hace por un miedo a ser secuestrada ya que refiere saber de noticias, en las que estudiantes de medicina o enfermería son secuestradas; pero que la principal medida para evitar ser acosada sexualmente que ella considera necesaria tomar es evitar usar ropa escotada y shorts. Cuando la estudiante de enfermería decide vestirse con shorts toma la precaución de que su mamá vaya a recogerla.

“Porque hay muchas noticias de que secuestran a estudiantes de medicina o de enfermería, no sé la razón, pero si pasa muy seguido, pues del acoso, procuro no usar nada que se me vaya ver las bubis, o shorts, cuándo ando en shorts trato siempre de que me recoja mi mamá o cosas así.” Entrevista a alumna de Enfermería UNISON.

Para la informante estudiante de Enfermería el acoso sexual callejero esta normalizado como una forma de violencia simbólica, una situación común en su movilidad cotidiana y que al existir otras formas de violencia comunitaria más evidentes

como el secuestro ella no le da tanta importancia y se encuentra minimizado por un miedo mayor, el miedo de ser secuestrada.

Aquellas acciones conscientes realizadas para prevenir el acoso sexual callejero o la violencia urbana, son evidentes limitantes en la movilidad cotidiana y el habitar de las mujeres en la ciudad de Hermosillo. De igual manera, el acoso sexual callejero que se experimenta dentro de las unidades de transporte público es una forma de violencia que obstaculiza la movilidad cotidiana de las usuarias. Esto contribuye a la construcción de un habitar del miedo en la ciudad (Soto, 2012; Valentine, 1989).

“Estaba enojada, asustada, vulnerable. Solo memoricé el número de unidad, la cara del tipo creo que ni la ví bien así que si me lo topo en la calle no sabría quién es” Relato de usuaria línea 11 vía Facebook.

Como se puede interpretar del relato de la usuaria el acoso sexual callejero dentro de los camiones ocasiona una movilidad desigual, fragmentada y violenta. Creando en las usuarias una percepción negativa y violenta de la movilidad cotidiana en el transporte público.

“Al subirme me sentí peor porque me dí cuenta que ya no traía dinero. Le expliqué al camionero lo que había pasado, estaba llorando de coraje y de miedo. Nadie fue para sentir empatía por mí, una señora ya mayor me dió una moneda de \$10 y fue todo.” Relato de usuaria línea 11 vía Facebook.

Sufrir violencia sexual, como el acoso callejero que relata la usuaria obliga a las víctimas a interrumpir sus traslados, tomar más camiones de los que usualmente usan y

de tal manera hacer gastos imprevistos económicos y de tiempo. El transporte público es una forma de movilidad cotidiana, la cual es elegida por ser de bajo costo, pero cuando, la percepción de inseguridad y la violencia comunitaria que ocasiona el acoso sexual callejero, obligan a las usuarias hacer más viajes y pagar más pasajes, esta situación genera más costos y una precarización en la movilidad cotidiana. El acoso sexual callejero dentro de las unidades es ya un tipo de violencia sexual de género, pero además el hecho de que dichas experiencias ocasionen que las usuarias deban de condicionar sus traslados como consecuencia directa de estas experiencias, es una forma de violencia urbana de género por la forma en que existen los espacios sociales. “[...] espacios que se perciben de manera diferencial según los sujetos sociales, lo cual se encuentra estrechamente relacionado a los modos de acceso, a las condiciones y calidades de vida que la ciudad les ofrece” (Falú, 2014 p.15). La forma en que se construye y el acceso que ofrece a quienes la habitan puede o no ser una forma de violencia.

Figura 5.12

Fotografía UTH



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el 06 de junio a las 19:58:48 (De los Seris afuera de la UTH)

Como resultado de la observación participante realizada el 06 de junio en el Parque Industrial y los alrededores de la Universidad Tecnológica de Hermosillo (UTH) se pudo constatar la falta de acceso adecuado para las personas que transitan a pie por esa zona, por tal motivo las líneas del transporte público que se internan en los alrededores son tan importantes en la movilidad de los estudiantes ya que les brinda una forma de salir de esa parte de la ciudad. Sin embargo, existe un conflicto entre usuarios y el sistema de transporte cuando la hora de salida de las y los estudiantes se cruza con el término de la

jornada laboral de las y los operadores. Alrededor de las 19:30 horas hasta las 20:00 horas los horarios laborales de los operadores comienzan a concluir y los camiones se empiezan a desincorporar página de la ruta y también por ese motivo algunas unidades se empiezan a colorear de amarillo en la app de UNE Sonora. Estando esperando el servicio de la línea 04 Periférico junto con los estudiantes de la UTH paso una unidad, pero el operador avisó a los estudiantes que su jornada laboral había terminado y su ruta terminaría en Perisur. La unidad ya había terminado su servicio y nos dejaría hasta la parada de Perisur; sin embargo, como relata, el ex trabajador bajo el seudónimo que él mismo solicitó Juan Nieves las unidades, aunque ya hayan terminado su servicio recorren la ruta por razones burocráticas ajenas a los usuarios:

“Y por qué crees ¿qué eso no le preocupa a la empresa? O sea, ellos quieren kilometraje, o sea, ellos quieren hacer kilometraje ¿porque crees que que las rutas cuando salen? Por ejemplo, si yo estoy... Tengo la cuatro y estoy en la Nuevo, no me conviene más irme, por ejemplo: por el boulevard de los ganaderos salir y irme por todo el centro de gobierno y ya salir, o sea, irme dando vuelta para irme a Patio, pues, pero agarró todos los bulevares, para ir en chinga ¿por qué no? Pasa eso con las rutas muchas se van sobre la ruta para marcar kilometraje, -Pero ya no levantan a nadie- no, pero la empresa sigue cobrando.” Juan Nieves.

Que la logística en el servicio no esté planeada en base a las necesidades de quienes usan el transporte público es una forma de violencia urbana, (Falú, 2014). Eso sumado a otros elementos que fragmentan la movilidad cotidiana como lo son largos periodos de

espera en las paradas del camión, invertir mayor tiempo en sus traslados que aquellos que lo hacen en automóvil, además la ciudad no les ofrece espacios con accesibilidad para poder caminar y sentirse seguras como relata la usuaria:

“Vivo en la colonia Nuevo Hermosillo, es muy al sur de la ciudad y para llegar de cualquier forma tienes que pasar por el monte” Relato de usuaria 4 Periférico vía Facebook.

Cuando no existe un acceso, apropiado para las personas que se movilizan a pie y en transporte público, dichas características presentan además de un habitar del miedo a las usuarias, una forma de violencia urbana al segregar la movilidad cotidiana de las personas imponiendo desplazamientos por las zonas descampadas de las colonias de la periferia, pero de igual manera aunque las usuarias vayan por calles transitadas con banquetas y la infraestructura deseable para las personas que van a pie, no son exentas de sufrir acoso sexual callejero como relata la usuaria:

“Otra me pasó caminando por la calle de la uni en camino catedral, era medio tarde y un vato se me emparejó caminando, pensé que me iba a asaltar, pero me dijo que estaba muy bonita y yo “ajá gracias, oye quiero ir sola” y luego dijo bien asqueroso “tus papás te hicieron con mucho amor”, imaginate nomas y a la bestia me sentí súper diminuta, no se me despegó hasta que llegué al kiosco de catedral. Me hubiera asaltado el cabrón, ya me siento muy incómoda de caminar porque se sienten con confianza de acompañarte aunque les digas que no, la neta ya no se si les sirven los oídos o no.” Relato de Ale usuaria del transporte público vía Facebook.

Aún en una zona donde existe acceso para las personas que transitan a pie, el habitar de las mujeres se ve reprimido por lo que la usuaria describe como un claro ejemplo de acoso sexual callejero, el cuál engloba las características descritas en la teoría: es una interacción entre dos personas desconocidas, no existe el consentimiento y el escenario en el que se desarrolla es la calle. En la modalidad de persecución que López, (2020) define como: “[...] la prolongación del acoso verbal. La insistencia del acosador se da en el espacio público por un periodo de tiempo que sobrepasa el término de la fugacidad [...]” (p.206). De tal manera que un simple recorrido a pie se convierte en una situación de aprehensión.

Aunque existan zonas con la infraestructura deseable para transitar a pie y usar el sistema de transporte UNE Sonora en Hermosillo mientras las usuarias sufran acoso sexual callejero su habitar de la ciudad y movilidad cotidiana se verán vulnerados y serán desiguales a los de su contraparte masculina.

5.2 Enajenación del espacio social urbano

Tal como lo describe Gill, Valentine (1989) cuando existe violencia en las ciudades, como el acoso sexual callejero las mujeres deciden tomar medidas para no escuchar los comentarios no solicitados sobre su cuerpo, que se experimenta en acoso sexual verbal el cual se define cómo: aquellos comentarios no consentidos, ni solicitados sobre el cuerpo, de las personas, pueden ser gritos, frases (Lamas, 2018; López, 2020). El uso de los auriculares conectados a celulares inteligentes, son prácticas sumamente comunes entre los usuarios del transporte público, dicha práctica pone a los usuarios en un estado de inadvertencia de todo aquello que ocurre dentro del camión. Las acciones para poder

sobrellevar los largos traslados con hacinamiento, después del trabajo o la escuela. Y de esta manera ignorar lo que sucede a su alrededor los agresores toman ventaja de dichas prácticas:

Iba saliendo de la escuela estaba muy cansada y estaba, estaba medio lleno el camión, así que estuve buen rato parada, y ya se desocupó un lugar y pues ya me fijé que no había, ninguna persona mayor y me senté, entonces ya iba sentada tenía los audífonos y de repente se sube un señor ¿no? Y no, no lo pelé, y de que mmm pues él iba parado y se puso justo aquí al lado de mí.”

Entrevista a alumna de Biología UNISON.

En una sociedad en donde todo es acelerado y se busca la inmediatez, los traslados en el camión se convierten en momentos de introspección y reflexiones personales: un momento para meditar y tomar un descanso emocional de las actividades diarias, como el trabajo y la escuela, así como lo relata la informante:

“Es que en el camión por ejemplo yo lo que hago, pues pensar, estoy totalmente perdida en mis pensamientos.” Entrevista alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

El uso de los audífonos como una barrera para poder ignorar el acoso sexual callejero y todo aquello que sucede alrededor. Las usuarias al realizar sus traslados a pie, hacen uso de audífonos para desconectarse de la realidad social de la calle y los espacios públicos donde son violentadas sexualmente, como nos menciona la alumna de enfermería:

“Y ¿sabes qué? También yo creo que a las mujeres se les hace muy normal tener eso, o sea, se les hace muy normal que les chiflen y se ponen audífonos, cómo cosas así, lo evitan, pero no hacen nada en contra de ello.” Entrevista alumna de Enfermería UNISON.

En el fragmento de la entrevista de otra informante nos menciona que al momento de que ella rompe la barrera que genera el uso de audífonos, el agresor la acosa sexualmente de forma verbalmente, escalando después de la forma verbal a invadir el espacio personal de la usuaria. Es importante entender que no existe responsabilidad por el uso de dicho dispositivo es parte del habitar la ciudad el uso de dispositivos como celulares inteligentes y audífonos el principal conflicto recae, en cómo el agresor transgrede los límites del consentimiento y violenta a la usuaria al momento en que ella hace uso de ellos:

“iba casi hasta el fondo y yo de hecho iba escuchando música y ya cuándo me aburrí, me quite los audífonos, y ya nomás estaba con el celular y escuchaba que atrás de mí, o sea, en los que son de cinco que había un señor cómo tipo cholito, no sé y estaba tirando besos, pero yo no sabía que me estaba tirando a mí...” Entrevista a alumna de Administración de Empresas UNISON.

“...seguía en el celular no volteaba y ya pues unas siete veces yo creo, yo le calcule de que me estaba tirando besos y ya en una de esas que se paró el camión, él se bajó, pero antes, de bajarse él se acercó a mí y me dijo en el oído adiós hermosa...” Entrevista a alumna de Administración de Empresas UNISON.

El desapego ocasionado por el uso de celulares inteligentes y auriculares, ocasiona que el habitar de la ciudad sea suprimido, la experiencia de la ciudad se ve atravesada por la

pantalla de los celulares. La experiencia del transporte público es agotadora y el uso de estos dispositivos es una forma de evadir la realidad social en las ciudades la cual se encuentra atravesada por diversos tipos de violencias (Carrión, 2008); (Falú, 2014).

5.3 Formas del acoso sexual callejero

Existen diferentes formas en que se puede presentar el acoso sexual callejero expresivo, verbal, físico, persecuciones y exhibicionismo (Escalona, 2019); (Gaytán, 2017); (López, 2020). En todas ellas existe un juego de poder articulado por diferentes tipos de violencia, de género, simbólica, urbana y comunitaria. En la observación participante efectuada como parte de esta investigación, fui parte de la violencia anteriormente descrita al ser también víctima de acoso sexual callejero, entendiendo el fenómeno no solo como una víctima más, sino analizándolo también desde la mirada sociológica que me permite mi formación académica.

En la observación participante realizada en el Parque Industrial, experimente el acoso sexual callejero mientras caminaba por la calle De la Plata, primero por un camión repartidor de la empresa de helados *Holanda*, cuando el chofer y su acompañante me gritaron desde el camión, dos veces una de ida y otra de vuelta esto fue a las 19:00 horas aproximadamente, y después más adelante casi en la parada De La Plata y Los Olivos detrás de la planta de la *Ford* un señor abordó de su automóvil me propone de manera reiterada que a bordo a su automóvil, a pesar de que se le informó que no era necesario que ya esperaba a alguien, el señor insistió demasiado hasta el punto de sentirme acosada e incómoda.

El acoso sexual callejero, cuando la víctima se traslada a pie y el agresor se encuentra a bordo de un automóvil, se puede interpretar como una forma de hostigamiento y asedio, ya que el automóvil le proporciona al agresor, la posibilidad de retornar al mismo punto en donde se encuentra la víctima, ya que, aunque la víctima camine más rápido o trate de irse por una ruta alterna, el agresor al tener la ventaja del automóvil puede buscarla en las inmediaciones cercanas. Otra característica que lo define es que la fugacidad y el anonimato se intensifican, por la protección que existe del agresor al encontrarse arriba de un automóvil en un espacio cerrado y la posibilidad de que este se moviliza de manera más rápida.

Figura 5.13

Fotografía CONALEP III



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el 06 de junio a las 19:28:36 (De la Plata y De los Olivos, inmediaciones del Parque Industrial)

Por otro en la entrevista realizada a una ex operadora de transporte público UNE Sonora de la línea 04 Periférico ella refiere al momento de preguntarle por aquellos casos de acoso sexual callejero, dentro de su unidad, que si bien no le había tocado percatarse de un caso de acoso sexual callejero dentro de las unidades, sí pudo corroborar que cuando abordaban personas sin hogar las personas usuarias los obligaban a bajarse de la unidad por existir la creencia de que son quienes ocasionan el acoso sexual dentro de las unidades, ocasionando discriminación a este tipo de población.

“No, no recuerdo en sí, pero sí me tocó que se subieran los chicos esos de la calle, pero si los mismos usuarios como te digo ellos mismos los bajaban”

Entrevista ex operadora UNE Sonora.

Existe una socialización generalizada en la que los hombres en situación de calle son posibles agresores sexuales, por eso y otros motivos existe un rechazo generalizado a este grupo de población, y también aquellas zonas en donde permanecen usualmente estas personas. En consecuencia, las usuarias del transporte evitan interactuar con ellos dentro y fuera de las unidades de transporte público, en el relato de una de las integrantes de los grupos de discusión ella menciona que evita transitar por donde estén personas en situación de calle porque el espacio social dónde ellos se encuentran lo percibe como una zona insegura, de tal manera que fragmenta su movilidad cotidiana como mecanismo de protección:

“Entonces me muevo sola y yo salgo a las 8 de la noche de la escuela y tengo que cruzar por la salida, que aquí queda aquí a Sanborns y ahí se están

quedando muchos indigentes y la verdad me da mucho miedo cruzar por ahí”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

En el relato referido por una de las integrantes del grupo de discusión la informante menciona recalcando que sin intención de hacerlo ella toma asiento justo enseguida de hombre sin hogar, ella al percatarse de esta situación experimenta una sensación de incomodidad. Esta sensación no fue aislada ya que posteriormente ocurre un evento de acoso sexual callejero efectuado por el hombre:

“No, no creo que vaya a hacer algo, pero sí, se empezó a masturbar enseguida de mí. Entonces yo no me di cuenta porque yo no volteaba porque sentía algo extraño, entonces dije yo: ¡ay no quiero voltear, no quiero ver!”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

Dependiendo de las formas en que describen el acoso sexual callejero, las usuarias encuentran ciertas dificultades para identificar cómo reaccionar al momento de un evento de violencia sexual como el caso de la informante de relato anterior, sin embargo es importante aclarar que esta realidad que experimentan las entrevistadas no es su responsabilidad, es debido a las características del acoso sexual callejero el cual permanece enmarcado en la violencia simbólica silenciado por la cotidianeidad, lo que ocasiona cierta complejidad al momento en que la víctima está siendo agredida y se cuestiona en ese mismo momento sobre sobre sí aquello que le acontece es violencia o no (Escalona, 2019; Gaytán, 2017; López, 2020).

Según las informantes entre los varones la percepción del acoso sexual callejero es totalmente diferente a la de las mujeres, mientras que ellas pueden vislumbrar un tipo de

violencia simbólica en las miradas de otros hombres, su contraparte masculina no lo logra identificar, esto sucede porque el lenguaje con el que se encuentran familiarizados es el de la dominación no el de la sumisión (Bourdieu, 2000). Es importante además recalcar que, entre los varones no hay una socialización sobre lo que significa el *consentimiento sexual* (Pérez, Hernández, 2016). Tal como lo relata en el grupo de discusión una usuaria:

“por ejemplo, para ellos algún acto que puede ser muy X como, no sé qué se te queden viendo de forma morbosa es como que hay, pues nomás te vio, o sea, no te hizo nada, o sea, no te tocó, ¿no? No te violó, ¿no? O sea, no te hizo nada físico, pero, de todas formas, por ejemplo, a mí, como mujer me causa mucha incomodidad el ir caminando y que gente se me quede viendo y yo saber que me están viendo como algo sexualizado este o que me chiflen,”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

Otra informante estudiante de Administración de Empresas relata que quizá formas no tan violentas como el acoso sexual callejero podrían pasar por desapercibidas, como el caso de las miradas, pero que aun así es fácil entender el sentido y significado de estas:

“Mmmm depende del acoso, porque por ejemplo hay acoso que es simplemente con la mirada ¿no? que ese tal vez a lo mejor ni cuenta te das, pero la verdad creo que es muy fácil” Entrevista alumna de Administración de Empresas UNISON.

Aún con el uso de cámaras dentro de las unidades, es difícil identificar a los acosadores, además las evidencias se pierden después de cuatro días o las unidades no tienen memoria y no queda grabada la evidencia. Sin embargo, los mismos operadores

reconocen a los acosadores sexuales, pero al no haber un protocolo de acción no se puede hacer nada, o deciden no hacer nada. Las usuarias entienden dichas situaciones:

“Siento de, que exactamente no hubieran podido hacer nada porque, como fue en el camión, no hay exactamente evidencias, no sé el señor, a la mejor por ejemplo hay gente que todos los días toma el mismo camión a la misma hora ¿no? Pero pues hay gente que se sube una vez o así, creo que en realidad no se puede hacer tanto, si no es en el momento.” Entrevista a alumna de Biología UNISON.

El acoso sexual callejero construye desigualdad en la movilidad cotidiana de las mujeres y se encuentra normalizado al ser parte de la violencia simbólica de opresión y dominación que ejerce el sistema sexo/género hacia las mujeres.

5.4. Miedo, cuerpo y experiencia en el transporte público

El acoso sexual callejero en el transporte público es una experiencia que atraviesa el cuerpo y está caracterizada por el espacio en que este ocurre: las calles. El transporte público en la ciudad de Hermosillo cuenta con mecanismos, como las cámaras y el botón del pánico que pudiesen ser herramientas útiles para prevenir y atender situaciones el acoso sexual, sin embargo, como relata la ex operadora no existe la seguridad de que los botones del pánico dentro de las unidades se encuentren en óptimo funcionamiento.

“No, lo único que he sabido que tenemos un botón de pánico, pero no, o sea, pues el botón de pánico en algunos sirve en otros, no y así ¿me entiendes?”

Entrevista a ex operadora UNE Sonora.

El transporte público es un espacio social en donde suceden interacciones sociales, el acoso sexual es una interacción negativa impregnada de violencia de género y simbólica. Aunque la situación aparentemente suceda entre el agresor y la víctima. Son el operador y los demás pasajeros son agentes que intervienen, en el discurso de dominación y opresión: “Los actos de conocimiento y de reconocimiento prácticos de la frontera mágica entre los dominadores y los dominados que la magia del poder simbólico desencadena” (Bourdieu, 2000, p.31) En otras palabras es que existe un lenguaje en ambos sentidos derivado de la violencia simbólica. Dichos actos de conocimiento y reconocimiento se pueden observar en la forma de reaccionar desde la ignorancia y la falta de empatía de los demás usuarios dentro del camión en el relato de una usuaria de la línea 09:

“¡ESTABA CON SU PENE POR FUERA! ¡JALANDOSELA! y repegándose conmigo, sólo acerté a darle una cachetada, y se paró y gritó que no lo dejarán bajarse y lo que hizo, y el señor chofer se empezó a reír y le abrió la puerta, y luego en el camión se oían risas y así, [..]” Relato de usuaria de la línea 09 vía Gmail.

El acoso sexual callejero es una experiencia de violencia sexual que atraviesa el cuerpo de la víctima: “[...] una topología sexual del cuerpo socializado, de sus movimientos y de sus desplazamientos inmediatamente afectados por una significación

social” Bourdieu, 2000, p.8) explicado de una forma más sencilla: el acoso sexual callejero es la intersección entre la corporalidad agraviada de la víctima y su movilidad cotidiana, y la violencia simbólica de género que afecta directamente como leemos y socializamos los cuerpos. Esta forma de afectación es la cosificación de los cuerpos en particular aquellos que se leen como femeninos (Le Bretón, 2002). Un ejemplo muy claro es lo que comenta una de las informantes en el grupo de discusión:

“yo voy completamente cubierta, yoo uso mucho oversize así y de todas formas, o sea me vista como me vista me peine, como me peine, me maquille como me maquille, o no me maquille. Siempre me ven como algo sexual”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

La lectura de la corporalidad de las personas sucede casi de inmediato, al momento que se ve a los demás, tal como lo relata Bourdieu, (2000) se diferencia entre lo diferente: alto/bajo, recto/curvo, duro/blando, claro/oscuro. Diluyendo por completo a la persona y la esencia que comprenden también el cuerpo: una persona, que piensa, respira, se alimenta (Le Bretón, 2002). La violencia sexual de género cosifica a los cuerpos, siendo este uno de los mecanismos que le permiten operar al sistema sexo/género en contra de las mujeres (Segato, 2016).

Las usuarias tienen la percepción de que la violencia sexual en la ciudad, en contra del cuerpo de las mujeres es una situación irremediable y salen a la calle con el miedo de ser agredidas considerando que las acciones más oportunas para prevenir, es la violencia física lo que en el activismo feminista se refiere a *poner el cuerpo*, resistir:

“Mmm yo la verdad cargo, casi siempre intento traer una navaja conmigo o, o algo, o por lo menos en la bolsa en el monedero, o sea algo, con, si me llega a pasar eso, pues me puedo defender con esto ¿no?” Entrevista a alumna de Biología UNISON.

Aun así, ellas conocen las limitantes de tomar acciones al momento tratando de defenderse con navajas, ya que no hay un entrenamiento previo para el uso de armas punzocortantes como relata la usuaria:

“Se me hace algo muy peligroso, o sea sacar una navaja que podrían usar en mi contra y no es que yo no sepa cómo utilizar una navaja, pero, ¿hacerle así? O sea no (hace un ademán de que tiene una navaja)” Entrevista a alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

Aunque al final la medida que resulta entonces para ellas, más segura y con menos riesgos es evitar las zonas que sean socializadas como peligrosas, acortando y limitando su movilidad cotidiana como una forma de evitar y defenderse en contra del acoso sexual callejero.

“Y aparte de que yendo a mi casa paso, pues tiendas o así y en una de ellas hay puros hombres manejado por puros hombres y la verdad, pues sí me da mucho pendiente de que me vean porque pues ya saben que pasó por ahí, no tengo otra alternativa de pasar entonces, pues ya saben que yo a ciertas horas pasó por ahí y tengo que estarme cuidando mucho, pues o intentar como sacarle la vuelta o fijarme si están ahí o así” Grupo de discusión, a alumnas de Psicología UNISON.

5.5 Socialización e invisibilidad del acoso sexual callejero

La sociedad percibe el acoso sexual callejero desde el discurso de la violencia simbólica de género, el cuál entiende la realidad social como una relación de opresión y dominación de género. El consentimiento sexual es un elemento determinante que diferencia entre una agresión sexual y el cortejo. La violencia simbólica que impregna las relaciones entre hombres y mujeres construye un discurso de disparidad, en donde los hombres toman el rol activo y dominante en el cortejo, mientras que las mujeres tienen un rol pasivo y sumiso (Pérez-Hernández, 2016).

En este caso según relata la informante, el operador fue escalando la conversación, primero con comentarios de doble sentido y después con todo descaro procedió a realizar un comentario que se refería directamente al físico de la informante:

“[...] este señor escaló la conversación y se tomó la fina libertad de darme un cumplido, "¿son naturales?" haciendo ademanes a mis pechos, y bueno esq mis pechos nunca pasan desapercibidos pues soy talla 40DD, pero no quise discutir eso con él, de hecho me tomó desprevenida y vacilé un poco "qué??" pensé q en mi coraje estaba escuchando mal, y no, él repitió la misma pregunta.” Relato de usuaria de la línea 11 vía Facebook.

La violencia tiene la característica de aumentar, en este caso, es evidente como los comentarios de carácter lascivo del operador se fueron acrecentando, primero en doble sentido y después haciendo una pregunta que hacía referencia al cuerpo de la usuaria. Este tipo de acciones no se encuentran ni cerca de una interacción entre dos personas en donde existe cortejo. Es un claro ejemplo de una relación de poder y hostigamiento, en la

que el operador tiene el poder, al ser quien conduce la unidad por sobre la usuaria, un ejercicio de una masculinidad dominante y agresiva, en donde se pretende demostrar la dominación que se tiene sobre los otros. (Bourdieu, 2014).

Sin embargo, al momento en que ella decidió tomar acciones en contra del operador por el acoso sexual sufrido, él lo único que hizo fue deslindarse de sus acciones culpabilizando a la víctima, mientras que el supervisor de guardia, el oficial de policía y las personas del Ministerio Público, procedieron a afianzar el pacto patriarcal (Segato, 2016) ignorando la situación de violencia sexual y de género que significó para ella el acoso sexual ejercido por el operador. La usuaria fue a todas las instancias y en ninguna obtuvo una respuesta positiva, fue revictimizada y minimizando su sentir de víctima por haber sido ella la que “mal interpretó” la situación.

“Se disculpó, pero algo que tengo muy presente y que nunca se me va a olvidar es que el no se disculpó por su actitud y su falta enorme de respeto hacia mi, él se disculpó porque yo lo tomé a mal... La verdad las personas que trabajan ahí son personas 0 humanas, siempre con un carón, insensibles ya yo creo” Relato de usuaria de la línea 11 vía Facebook.

Dicha situación en la que un camionero es acusado de acoso sexual a una usuaria no es un caso aislado, ya que la ex operadora nos detalla en su entrevista que estando ella trabajando hubo una situación de acoso sexual callejero de un chofer a una usuaria. Sin embargo, las consecuencias para los operadores por sus actos, son casi nulas por parte de la empresa que administra el servicio, como lo son para otras actitudes como el cobro del

pasaje de forma manual o el exceso de velocidad, ellos pueden seguir laborando solo los cambian de horario y ruta:

“¡compañero operador acosando a una chica! ¿No? y yo lo mencioné en mis redes sociales por todo lo que me pasó. Y a él ni lo corrieron, o sea, solo le dieron como el castigo de te vamos a cambiar de lugar de haz de cuenta, o sea, lo protegieron, la verdad y yo a mí con todo esto a mí por así decirlo nadie me protegió.” Entrevista a ex operadora UNE Sonora.

De igual manera, en este caso se puede entender como existe un pacto patriarcal entre aquellos que supervisan el servicio y los operadores ya que, aunque ahora han contratado más personal femenino el transporte público es un espacio social evidentemente masculinizado, según la ex operadora son 23 mujeres operadoras en contra de 600 hombres.

“[...] pues a mí me comentó una persona de ahí de gerencia que éramos 23 contra 600, 600 hombres.” Entrevista a ex operadora de UNE Sonora.

Además de que el servicio de transporte público en Hermosillo se encuentra masculinizado y por lo tanto los casos de acoso sexual callejero reciben un tratamiento desde el pacto patriarcal. La socialización respecto a este fenómeno por parte de las víctimas se encuentra estructurada por el miedo de ser juzgadas por eso la primera reacción al acoso sexual callejero es la duda. Las usuarias dudan de la situación que se encuentran experimentando, considerando que tal vez podrían ser ellas las que están confundidas o equivocadas; esta situación no es en sí responsabilidad de ellas es debido a los elementos que componen el acoso sexual callejero al ser una interacción entre dos

personas desconocidas en un espacio socialmente construido como público, en los siguientes fragmentos de relatos y entrevistas se puede observar que la primera reacción es la duda que son ellas las que están interpretando mal la situación :

“Pero por debajo me tocaba con un dedo la pierna (nialcasoo) pensé que era el rose de las maletas ” Relato de usuaria de la línea 4 vía Gmail.

“Sentía que me miraba pero pensé que quizá estaba viendo a la otra persona del otro asiento.” Relato de usuaria de la línea 02 vía Facebook.

Es difícil para las informantes saber cómo actuar, en el momento en el que experimentan acoso sexual callejero ya que cuando sucede se rompe la rutina de quien lo sufre en especialmente por ser una interacción de dominación y sumisión entre completos extraños (Pérez-Hernández, 2016) una relación de género dicotómica que se estructura culturalmente desde edades tempranas (Bourdieu, 2000). Las mismas informantes corroboran lo que argumenta Bourdieu al mencionar que a las mujeres desde niñas no se les educa desde el empoderamiento femenino:

“Y... a las niñas se les enseña mucho de que pedir permiso para hacer las cosas, y a los niños no tanto entonces, un niño si lo acosan, o sea si, pasa ¿no? Pero y, hay niños tímidos y así, pero, normalmente usualmente si reaccionarían ante eso de que ¿jeh que me estás haciendo?!” Entrevista a alumna de Biología UNISON.

Por lo tanto, el acoso sexual callejero sirve como un mecanismo de opresión y violencia simbólica que expone un discurso hacia las usuarias del transporte público, en

el que las acciones escasas y poco eficientes. que se tienen para prevenir y sancionar el acoso sexual callejero que existen dentro de los camiones.

Figura 5.14

Fotografía Línea 17 Choyal



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el 15 de septiembre a las 15:51:51(Línea 17 Choyal, unidad 009)

En el grupo de discusión una de las informantes menciona que, aunque algunas unidades cuentan con carteles dispuestos para que las usuarias reporten violencias sufridas al momento de estar abordo, ellas no consideran que esta acción sea una medida

significativa para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual callejero dentro de las unidades.

“A mí me parece algo muy hipócrita de parte de los camioneros, porque ellos mismos, o sea, ponen carteles de que si te sientes sola puedes ir con nosotros”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

Las usuarias al no encontrar una respuesta clara por parte de las autoridades, se solidarizan entre sí en actos de sororidad y resistencia; como el caso de una de las informantes del grupo de discusión que fue auxiliada por otra usuaria, para enfrentar la violencia comunitaria, urbana, simbólica y de género que es el acoso sexual callejero:

“Y, de hecho, pues toda la gente se miraba muy molesta, ¿no? Porque la señora está, pues hizo un escándalo y así y yo sí que ¡Ay, gracias, señora!”

Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

La falta de capacitación y empatía descrita por la usuaria del operador del transporte público es parte del pacto patriarcal pero además refleja la falta de un protocolo de acción para la prevención y atención de los casos de acoso sexual callejero:

“...pues el camionero lo subió y no lo bajó nomás le dijo le dijo hey, estate quieto, te voy a bajar y no lo bajo y así y yo me quedé como de que ¡watafak o sea! Y ya, o sea” Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

Las usuarias están conscientes que existe una normalización en el acoso sexual callejero y consideran que si ya pasaron una vez por dicha violencia difícilmente la

experimentarán de nuevo, puesto que después de esta situación de violencia tomarán las medidas necesarias para evitar ser acosadas nuevamente.

“Pues porque no sé, uno como que lo normaliza, o sea que está mal está muy mal porque pues no se deben de normalizar esas acciones más también por flojera, no sé por de que hay, pues me pasó esta vez, ya no me va a volver a pasar. ¿No?” Grupo de discusión, de Psicología UNISON.

La violencia simbólica inscrita en el acoso sexual callejero, ocasiona que las usuarias tengan una normalización de dichas situaciones, además, están conscientes del discurso misógino que ejerce la sociedad, que culpabiliza y responsabiliza a las víctimas, cuando no cumplen los estereotipos impuestos por el sistema sexo/género, en el que las mujeres deben de estar dentro del espacio doméstico, usar ropa que no muestre su cuerpo y en caso de salir estar acompañadas:

“¿Qué llevabas puesto o que a qué hora del día ibas de dónde venías? Porque si venías de salir con tus amistades, pues no...” Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

La respuesta de los demás pasajeros ante el evento de acoso sexual callejero suscitado dentro del transporte público, construye un discurso de violencia simbólica en el habitar de las víctimas trastocando ya sea de forma positiva o negativa la movilidad cotidiana de las mujeres: cuando los pasajeros en total solidaridad con la víctima, la ayudan o cuando ignoran la situación, normalizando el acoso sexual callejero y entendiéndolo como una situación más de las cosas que suceden dentro del camión así como lo relatan las usuarias de la línea 09 y 02 Cárdenas:

“[...] se me acercó una señora y me dice -¿Te tocó a ti Una bubí o tu parte o algo así?;- Y yo: «pues no pero se estaba tocando y se pegaba a mí» y respondió -Pues si no te tocó no te quejes” Relato de usuaria de la línea 09 vía Gmail.

“Los muchachos que estaban detrás del camión solo se rieron de mi reacción, nadie hizo nada, el chófer no se detuvo ni nadie lo detuvo porque el sujeto se bajó corriendo.” Relato de usuaria de la línea 02 Cárdenas vía Facebook.

Desde la masculinidad, la respuesta a la violencia sexual es diametralmente diferente, ya que según el discurso que dicta el sistema sexo/género, los hombres idealmente deben de tener un papel activo ante la violencia, respondiendo de forma agresiva ante cualquier intento de dominación, (Bourdieu, 2000); (Butler, 2006). Y es por esa razón que la socialización ante el acoso sexual callejero es diferente a la de las mujeres tanto al no concebirlo como una violencia como la reacción ante el intento de amenaza.

“Sí, por ejemplo, los hombres sufrieran agresiones sexuales o acoso, se enojarían, y se pelearían, es lo que hacen ellos los hombres.” Entrevista a alumna de Literaturas hispánicas UNISON.

5.6 Violencia simbólica inscrita en el servicio público

Así como la ciudad crea espacios sociales urbanos que favorecen un habitar en dónde transcurre la experiencia del miedo, la logística implementada en el servicio de transporte público: los horarios de servicio y las rutas por las cuales recorren la ciudad entrando o

no a ciertas colonias y calles construyen una movilidad cotidiana desigual, vulnerable y propicia a que exista el acoso sexual callejero. Un claro ejemplo de esta violencia urbana propiciada por el servicio de transporte y que es un elemento que favorece el acoso sexual callejero son los tiempos de espera demasiado prolongados en las paradas del camión en la noche tal cual se observa en la *figura 5.15* en las fotografías capturadas durante la observación participante.

Es importante mencionar además que un elemento que se encuentra intrínsecamente relacionado con la movilidad cotidiana de las usuarias y el acoso sexual callejero que estas sufren es el hacinamiento dentro de las unidades. El hacinamiento es consecuencia de la mala distribución de las unidades en la ruta, cuando hay un espacio vacío sin unidades en alguna parte del recorrido existe un intervalo cuando existe un intervalo, las personas que esperan el servicio tendrán un tiempo de espera más prolongado y a consecuencia se llenará la parada con más personas y de esta manera cuando la unidad arribe a la parada el camión también se llenará con todas las personas que esperan el servicio.

Cuando existe hacinamiento dentro de las unidades, es más difícil identificar el acoso sexual callejero por parte de las víctimas como lo relata una usuaria del transporte:

“Con el movimiento del autobús sentía el roce de las personas que chocaban contra mí. En un momento me percaté que sentí una bragueta de un pantalón” Ana usuaria del transporte público UNE Sonora.

Figura 5.15

Fotografías de la observación participante del 22 de julio



Fuente: Elaboración propia, fotografías tomadas en la observación participante del 22 de julio (De izquierda a derecha de arriba a abajo: Centro de Hermosillo, Natura, Villa del Real, Centro de Hermosillo y Pueblitos)

La capacitación de las personas que conducen las unidades y de quienes laboran en el servicio de transporte público, es una cuestión que está directamente relacionada con la prestación del servicio y el trato de las personas, para poder atender y prevenir el acoso sexual callejero dentro de las unidades es necesario que se capacite al personal que labora en el sistema de transporte público con perspectiva de género esto a su vez ayudará a contemplar en el servicio las movilidades de cuidado y las maternidades

Figura 5.16 fotografía Villa del Real



Fuente: Elaboración propia, fotografía tomada en la observación participante el 24 de mayo a las 6:52:45 am (De la Vainilla y Pedro Salazar Félix, col. Villa del Real)

Las usuarias están conscientes de las deficiencias en el servicio y a su vez consideran que las autoridades no están preocupadas por su seguridad. En la conversación desarrollada en el grupo de discusión ellas mencionan que las acciones que se toman para prevenir y atender el acoso sexual callejero dentro de las unidades son insuficientes:

“... las autoridades en realidad no van a hacer nada por eso, o sea, así como el chofer. O sea, sí le dijeron lo que estaba pasando, pero no hizo nada al respecto. Entonces las autoridades son pues igual, aunque se denuncia algún tipo de caso o algo así, pues no le ven un caso a seguirlo a seguir esta esa situación. Entonces, pues ahí lo dejan nomás queda la denuncia. Queda la queja, pero no se hace nada, o sea, nomás se guarda ahí y ya.” Grupo de discusión, alumnas de Psicología UNISON.

Existen herramientas, útiles para la atención y prevención de acoso sexual callejero, pero a falta de una perspectiva de género inscrita en el servicio y un protocolo de acción, son herramientas que aunque están ahí, sí las personas, que trabajan para brindar el servicio no cuentan con una capacitación con perspectiva de género y un protocolo para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual dentro de las unidades son completamente improductivas y no generan ningún impacto a las usuarias al momento en que estas pudiesen ser acosadas sexualmente dentro de las unidades:

“tienen las herramientas tienen, he visto hasta personas con bates, o sea hay que camioneros con bates y tienen ahí radios, o sea, tienen todas las de ayudar a los demás y de qué protegerse a sí mismos, pero como que no le toman la importancia que tiene en verdad.” Grupo de discusión, de Psicología UNISON.

5.7 El sistema de transporte público y sus trabajadores

Para poder entender la forma en que opera el sistema de transporte público UNE Sonora es importante comprender cuales son las condiciones laborales de quienes, trabajan al interior del servicio como lo son operadores y monitoristas ya que la burocracia en el servicio y la administración de los trabajadores influye de manera directa, a quienes reciben el servicio, como lo es el caso de las huelgas que se han suscitado en Hermosillo interrumpiendo el servicio de los usuarios (Acosta, 2021). En la entrevista realizada a una ex operadora nos comenta que se les obliga a laborar horarios inflexibles de 16:00 horas:

“Haz de cuenta que cuando tú entras ahí se maneja un horario, como por así decirlo obligatorio y te ponen un horario de 16:00 horas un día sí y un día no. 16:00 horas y descansas 16:00 horas, descansas.” Entrevista a ex operadora de UNE Sonora.

Según lo relatado por la operadora dicho horario era extenuante para ella, pero además como era nueva en el trabajo no conocía la ruta y esto hacía que se le complicará poder hacer tiempo para salir a comer ya que las personas que son operadores no tienen un horario establecido para salir a comer, el horario que usan para comer lo tienen que hacer adelantándose en su ruta y horario, de tal manera que el tiempo que tienen de sobra lo puedan usar para salir a comer:

“... si fue muy estresante yo duré así como un mes y fue muy estresante, más por el hecho de que como yo iba empezando no conocía bien la ruta, no sabía adelantarme, y yo me quedaba sin comer, o sea, yo desayunaba, y ya no no

volvía a comer hasta las 10:00 de la noche ...” Entrevista a ex operadora de UNE Sonora.

Difícilmente se podrá esperar que las personas que prestan el servicio conduciendo las unidades puedan tomar acciones por su cuenta para evitar el acoso sexual callejero o para defender a las usuarias cuando las y los operadores están siendo víctimas de situaciones laborales injustas. Sin embargo, las y los operadores saben que necesitan una capacitación sobre el tema de acoso sexual callejero e incluso algunos han podido tomar acciones para ayudar a las víctimas de acoso sexual callejero como relata un operador:

“Supuestamente nos iban a enseñar, a mí no me han enseñado, pero hay compañeros que ya han auxiliado y han recibido buenos comentarios. Se hace lo que se puede.” Entrevista a operador de la línea 17 Express.

Sin embargo, ellos mismos no son exentos de sufrir violencias por parte de los mismos usuarios la operadora relata haber sufrido un altercado con un pasajero grosero que le criticaba la velocidad en la cual ella se encontraba manejando, gritándole a bordo del camión delante de los demás pasajeros y el operador de la línea 17 Express nos menciona que un compañero fue asaltado:

“...o sea que me iba apurando, que tenía prisa, que yo era muy lenta y así me gritoneo ¿No?” Entrevista a ex operadora del UNE Sonora.

“Pues ya no tienen hora, a mi compañero lo asaltaron ya para salir.” Entrevista a operador de la línea 17 Express.

Conducir una unidad de transporte público según lo que relatan la ex operadora y el operador de la línea 17 Express al momento de preguntarles lo más difícil del trabajo que realizan la operadora comenta que lo más difícil es lidiar con el tráfico y con el hacinamiento dentro de la unidad en las horas pico ambas situaciones que le generaban estrés, por el miedo de sufrir algún tipo de accidente:

“... ¿lo más difícil? Yo creo que lo más difícil es que aprendas como a lidiar y gestionar el estrés entre el tráfico el...mucho de gente que se sube y más que nada eso y las horas pico, porque ahí es donde puede haber este que más movimiento más estrés y más propenso a que pases cosas, ¿no? Entonces es mucho más complicado.” Entrevista a ex operadora UNE Sonora.

Mientras que el compañero relata que lo más difícil para él es la falta de unidades lo cual ocasiona de igual manera hacinamiento: *“Cuando me estreso cuando no hay camiones, porque se friegan.”* Entrevista a operador de la línea 17 Express.

Sin embargo, a pesar de las condiciones en que la operadora se encontraba laborando durante el tiempo que trabajó para la empresa que administra el servicio de transporte UNE Sonora ella comenta que se sentía privilegiada, por el trato recibido de parte de sus superiores por ser mujer refiere haber recibido un trato diferente al de sus compañeros hombres:

“he tenido privilegios del hecho de que seamos tan pocas mujeres nos dan como que el privilegio de tener un horario mejor eso sí, pero en el caso de

los hombres no es como -Oye estoy cansado. Ni modo es el horario que te toco. -” Entrevista a ex operadora UNE Sonora

Existe violencia simbólica de género en este discurso en el que son los hombres los que deben de soportar horarios extenuantes o manejar unidades sin aire acondicionado pues son más fuertes que las mujeres; esta idea se encuentra construida desde los estereotipos de género desarrollados por el sistema sexo/género y que si estos intentan hablar con sus superiores son ignorados en un discurso de tener que aguantarse por ser hombres (Bourdieu, 2000); (Butler, 2006); (Rubin, 1996). Según un ex trabajador de UNE Sonora el sueldo que reciben los operadores no es acorde con las situaciones laborales que experimentan y también menciona que lidiar con las personas que usan el servicio se convierte en una situación de conflicto y estrés:

“...9000 pesos por estar en unidades que no funcionan bien, quedarte tirado y que o sea, que te rescaten y que tardes hasta seis o siete horas en que te rescaten, o sea, ¿vale la pena jugarse la salud, el estrés de ir con la gente por eso?” Juan Nieves.

La operadora corrobora esa información al relatar que las condiciones que tiene la empresa con los operadores, es de conflicto laboral:

“Las condiciones que tienen para ti como como operador así, por ejemplo, la situación está del calor y que haya unidades y sin aire, aunque yo como te digo por ser mujer tenía el privilegio por así decirlo de tener unidad con aire” Entrevista a ex operadora UNE Sonora.

Además, son los operadores el primer contacto que tiene el sistema de transporte público, con los usuarios, según relata el ex trabajador del sistema de transporte público *Juan Nieves* la gente no los quiere:

“ellos ya no sienten muchos de ellos tanto una conexión con su trabajo ni, quieren tanto hacerlo, porque es mal pagado, la gente no los quiere, este los tratamos mal en todos lados, ¿no?” Juan Nieves.

Existe falta de personal debido a las condiciones laborales en que los camioneros trabajan, por eso se dan situaciones como la que describe *Juan Nieves* en las que los operadores trabajan más de las 48 horas que indica el artículo 123 se deben de laborar a la semana (Art.bis 123). Lo que el informante denomina como exceso de horas

“...ayer, o antier salió un vato por exceso de horas, ¿Sabes qué significa eso? que a la semana tienen derecho de hacer ponle tú ¿no? que 50 horas ese güey era viernes y ¡ya se había acabado sus 50 horas! ¿no? O sea, de toda la semana era ¿jueves o viernes? no me acuerdo y ya se las había acabado; el jueves fue y, o sea un güey en cuatro días se chingó lo que tiene que hacer en seis...” Juan Nieves.

También como menciona el informante el cobro del pasaje con mano por parte de los operadores es una consecuencia directa de las condiciones laborales de los operadores, ya que al no tener un salario justo toman el dinero del pasaje:

“...no hay choferes dicen, pero porque no les quieren pagar bien ¿porque roban los chóferes? porque obviamente sí, si tienes un trabajo en el que te pagan de la mierda y lo pierdes...” Juan Nieves.

El cobro del pasaje de forma manual es una de las razones por las cuales existen fallas en el servicio comenta *Juan Nieves*, ya que los operadores se atrasan en su horario y ruta generando un intervalo, para que exista hacinamiento en la parada del camión y de esta manera realizar el cobro del pasaje de forma manual. Dicha práctica a su vez ocasiona hacinamiento dentro de la unidad, el hacinamiento según la observación participante provoca de consecuencia el acoso sexual callejero.

“pero yo sé que si me pongo trucha me puedo lo que llaman sentarse que es: me recorro en mi horario y me espero un poquito, ¿o sea me atraso? me atraso, me atraso tun, tun, tun, y cuando llego a la prepa al CBTIS está un chingo de gente, pues esperando subo toda la que puedo y me vengo en putiza, pues o sea ¿sí? ¿eso es sentarse? Eso es sentarse, y lo que hago es que recuperé horario ya después, o sea, porque voy rápido, pues. Como ya va la unidad, llena. Ya no puedo levantar porque traigo la unidad llena. Entrevista a Juan Nieves.

No existen repercusiones para los operadores que se atrasen en su horario, comenta *Juan Nieves*, comenta que anteriormente existía una amonestación por minuto de retraso se les cobraba a los operadores obligándolos a estar acomodados en su ruta y horario, pero si no se paraba una unidad la otra que venía detrás podría hacerlo.

“Sí, o sea es lo que hacían pues, pero, sí es cierto te dejaba uno y el de atrás te levantaba pues y ahorita, ¿qué pasa? Van dos atrasados, y ninguno te levanta: -no es que veníamos juntos y y como veníamos juntos creí que el otro iba a levantar- porque no, no hay no hay ninguna repercusión en eso, pues sí, no hay ninguna repercusión y es lo que, lo que termina pasando, pues de que el chofer dice: -claro, el de atrás los recoge y el que viene como pegado a ti dice: Ay, guey pues, ese guey viene enfrente se va a parar- en cambio cuando sí estaban peleando como por eso por las desas, a ¡huevo que se iba a parar uno!...”. Entrevista a Juan Nieves.

Por otro lado, el ex trabajador del sistema de transporte UNE Sonora nos comenta que el hecho de que los camiones ahora cuentan con cámaras de video, que sí bien es una medida útil para cuando hay accidentes o altercados para los operadores tener una evidencia, es también un sistema de opresión y vigilancia: “Es una mirada normalizadora, una vigilancia que permite calificar, clasificar y castigar.” (Foucault, 1975, p.171)

“[...] también esta idea de que el monitor es como un arma de dos filos, ¿no? Porque si tienes como el -ah, estás viendo si pasa algo cosas muy feas como que alguien se cayó algo así, pero también ¿sí? tienes al chofer así de que dice puta, madre me están viendo, o sea, ya sonó el radio ¿y cómo nos contestan? ¿ves la cadenita? - ¡¿Ah que hice a la verga?! - ¿sí? o de que llaman a monitoreo de la empresa y no les contestan.” Juan Nieves.

La logística de los horarios y rutas, afecta directamente la movilidad cotidiana de las usuarias, pero también las dinámicas que existen alrededor del servicio, como las relaciones entre operadores del transporte público y la empresa que los administra.

Capítulo 6. Propuesta de protocolo de acción y prevención del acoso sexual callejero

El principal objetivo de este protocolo es garantizar la seguridad de las personas usuarias del transporte público dentro de las unidades de transporte y en las inmediaciones de las paradas del camión. Además de evitar en la medida de lo posible eventos de acoso sexual callejero dentro las unidades y aquellos que llegasen a ocurrir sean tratados con la mayor empatía, diligencia, responsabilidad y seriedad que los casos de violencia sexual requieren ser tratados. De igual manera se busca la prevención mediante la difusión de sobre que es el acoso sexual callejero y cuáles son las mejores medidas para prevenirlo.

Este protocolo pretende la inclusión de género de las disidencias sexuales y comunidad LGBT+ y aquellos grupos que por no cumplir con la hegemonía de género que dicta el sistema sexo/género son oprimidos y discriminados siendo víctimas de la violencia de género y comunitaria que representa el acoso sexual callejero.

El presente documento está basado en los lineamientos para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público colectivo propuesto por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y se encuentra dividido en seis apartados, en los cuáles se presentan las acciones necesarias para atender y prevenir el acoso sexual callejero, tomando en cuenta los diferentes actores involucrados.

6.1 La persona víctima

6.1.2 Cuando la persona víctima expresa incomodidad puede dirigirse a la persona operadora de la unidad de transporte público UNE Sonora a manifestarle el evento de acoso sexual callejero y pedir auxilio. Las personas usuarias que sean víctimas podrán dirigirse con la persona operadora a solicitar asistencia. A su vez, la operadora u operador podrá utilizar el botón de pánico, la radio, o realizar una llamada al número de emergencia para comunicarse y solicitar mayor apoyo para la víctima. En caso de que la víctima sea menor de edad se deberá notificar a la persona tutora.

6.1.3 Ante cualquier situación la integridad de la persona víctima debe cuidarse, tanto por parte de las personas usuarias que la acompañan, personas operadoras de la unidad, y autoridades que auxilian el evento de acoso sexual callejero.

6.1.4 Con apoyo de la persona operadora se reubicará a la víctima a un lugar seguro dentro de la unidad y lo más alejada de la persona agresora.

6.1.5 La persona víctima de acoso sexual puede llamar al número de emergencia 911 o a la Línea de Atención de UNE Sonora vía WhatsApp 662 104 7755.

6.1.6 Independientemente de la decisión de la víctima sobre realizar una denuncia formal o no, se brindará total autonomía al respecto a las alternativas necesarias para garantizar su seguridad (cambio de unidad, bajar a la persona agresora, ser acompañada por la autoridad).

6.1.7 En casos donde la víctima decida no tomar acciones legales en contra del agresor, operadores y las personas encargadas del servicio de transporte público deberán de procurar

acciones de contención y apoyo psicológico. Se solicitarán los datos necesarios a la víctima mediante Línea de Atención UNE Sonora.

6.1.8 En caso de que la víctima desee tomar acciones el personal de Línea de Atención UNE Sonora se mantendrá en contacto con la usuaria hasta que las autoridades hayan arribado al lugar, al mismo tiempo, le ofrecerá a la víctima la forma de contactar a una persona de su confianza.

6.1.9 Una vez que las autoridades o la situación ha sido atendida, la persona operadora de la unidad de transporte público UNE Sonora o personal de Línea de Atención UNE Sonora se asegurará de mantenerse en contacto con la víctima para poder brindarle la información necesaria para su canalización con los servicios médicos o psicológicos que sean requeridos.

6.1.10 En caso de ser la persona operadora quien acose sexualmente a la víctima se notificará a Línea de Atención UNE Sonora y se hará todo el proceso antes descrito.

6.2 La persona quien conduce la unidad de transporte público

6.2.1 La persona operadora de la unidad de transporte público UNE Sonora una vez que esté enterada de la situación de acoso sexual callejero tendrá la responsabilidad de poner en un espacio seguro a la víctima dentro de la unidad procurando la mayor distancia entre el agresor y la víctima.

6.2.2 La persona operadora del servicio de transporte público deberá de dar aviso inmediato a las autoridades competentes, llamando al 911 primeramente, después comunicándose con un superior vía radio y por último notificando a Línea de Atención UNE Sonora. En caso de que la persona víctima sea menor de edad se deberá de notificar a quien sea su tutor legal.

6.2.3 La persona operadora de la unidad de transporte público debe de informar a la víctima sobre el presente protocolo de atención y prevención de acoso sexual, además debiera de estar informada sobre los servicios de atención y apoyo legal y psicológico que ofrece el Instituto Sonorense de las Mujeres (ISM) en caso de que la víctima lo solicite para conformar la denuncia correspondiente. Lo mismo para quienes atienden la Línea de Atención UNE Sonora.

6.2.4 En todo momento, se considera prioridad las necesidades de la víctima, respetando sus decisiones, lo que implica que se brindará total autonomía respecto a si desea realizar la denuncia formal o desea una mejor alternativa para garantizar su seguridad (cambio de unidad de transporte público UNE Sonora, bajar a la persona agresora, ser acompañada por la autoridad o comunicarse con alguien de su confianza).

6.2.5 La persona operadora de la unidad debe registrar el evento de acoso sexual callejero vía Línea de Atención UNE Sonora describiendo los hechos principales, estableciendo el horario y tramo de la ruta en que ocurrieron, número de la unidad, número de la línea, nombre y número de la persona operadora además de los datos de contacto de la persona víctima. De ser necesario o que la persona víctima lo solicite, el personal activará los servicios de emergencia para atender la situación.

6.2.6 En aquellas situaciones en las que el aviso sobre la situación de acoso sexual callejero sea días posteriores el operador de la unidad de transporte público deberá solicitar los siguientes datos: Nombre, línea, unidad, hora del incidente, descripción de la agresión para notificar a Línea de Atención UNE Sonora. Sí así lo requiere la víctima, se le brindara la opción de denunciar y llamar al número de emergencias 911.

6.2.7 En aquellos casos en los que la denuncia sea un día después o más se le solicitará a la persona víctima sus datos para notificar a Línea de Atención UNE Sonora, solo sí la víctima está de acuerdo para darle el debido seguimiento al caso, así como la información necesaria para hacer valer sus derechos y poder otorgarle la asistencia que requiera sobre los servicios de atención y apoyo legal y psicológico que ofrece el ISM.

6.2.8 Es importante que la persona operadora de la unidad conserve la calma y trate recabar la información necesaria en caso de que se denuncie la situación, es prioridad que no se tomen acciones de confrontación de forma violenta con la persona agresora. Lo más importante en todo momento es la integridad y seguridad de la víctima por tal motivo se recomienda evitar el conflicto y acciones que generen más violencia que puedan vulnerar a la víctima y las demás personas a bordo de la unidad.

6.2.9 La persona operadora del transporte público deberá en todo momento evitar realizar juicios de valor hacia la víctima o persona agresora.

6.3 Acciones necesarias en caso de ser testigo de acoso sexual dentro de una unidad de transporte público

6.3.1 Las personas usuarias del transporte público UNE Sonora que sean testigos de un evento de acoso sexual callejero dentro de la unidad de transporte deben de cooperar, no ignorando ni minimizando la situación.

6.3.2 Las personas usuarias que sean testigos de un evento de acoso sexual dentro de la unidad de transporte pueden ser requeridas por la autoridad competente para que estas en medida de sus posibilidades brinden su testimonio para poder generar la denuncia correspondiente.

6.3.3 En caso de que la persona víctima decida denunciar las personas usuarias del transporte público UNE Sonora que así lo deseen y si la víctima lo consiente, las personas usuarias pueden tomar un rol activo de acompañamiento durante el proceso de denuncia.

6.3.4 Las personas usuarias de transporte público que sean testigos de acoso sexual callejero no deben de confrontar de forma violenta a la persona agresora. Lo más importante es la seguridad de la víctima y de las mismas personas usuarias de transporte.

6.3.5 Las personas testigos de acoso sexual dentro de la unidad pueden asistir a la víctima a cambiar de lugar dentro de la unidad lo más alejado del agresor.

6.4 Acciones necesarias por parte de la autoridad competente para la atención de acoso sexual callejero

6.4.1 Una vez que la persona operadora de la unidad de transporte UNE Sonora dio el aviso del acoso sexual mediante el botón de emergencia, llamando al 911, comunicándose con un superior vía radio y mediante la Línea de Atención UNE Sonora. Un agente de policía esperará en la parada del camión más próxima a su alcance para atender la situación, confirmando su presencia por la Línea de Atención UNE Sonora.

6.4.2 El agente de policía solicitará a las personas involucradas brindar su testimonio: la persona conductora, la víctima, el agresor y las personas usuarias del transporte público que sean testigos.

6.4.3 El agente de policía es la persona responsable de brindar los medios necesarios para que la víctima realice la denuncia formal del acoso sexual tales como transportarla al lugar para realizar la denuncia, así como proporcionarle en todo momento la información necesaria para llevarla a cabo.

6.4.4 El agente de policía deberá de solicitar que la persona agresora le acompañe a las instancias correspondientes para que se dé inicio, el proceso de investigación que requiere el caso de acoso sexual callejero.

6.4.5 La autoridad competente es la principal responsable de asegurarse que la persona víctima cuenta con el debido acompañamiento y seguimiento por parte de las personas encargadas de las instancias correspondientes ISM y la fiscalía especializada en violencia en contra de la mujer.

6.4.6 ISM y la fiscalía especializada en violencia en contra de la mujer deberán informar debidamente sobre el proceso de denuncia con la debida diligencia, brindando un servicio y asesoramiento desde la empatía y la perspectiva de género.

6.4.7 La autoridad competente por parte la fiscalía especializada en violencia en contra de la mujer, son quienes le informarán en qué instancias debe acudir la víctima a rectificar testimonio.

6.5 Mecanismos de contención y reparación del daño por parte de la autoridad competente

6.5.1 El sistema de transporte público UNE Sonora, ISM y la fiscalía especializada en violencia en contra de la mujer deben de proporcionar a la víctima los medios para que esta tenga acceso a primeros auxilios psicológicos en caso de que esta lo solicite.

6.5.2 ISM y la Línea de Atención UNE Sonora deberán de tener un archivo sobre los casos de acoso sexual, registrados en las unidades de transporte y es mediante dichas instancias que se deberá de darle el debido seguimiento a las personas víctimas a través de una llamada telefónica o un mensaje a su celular.

6.5.3 Es por medio de este contacto que se le preguntará a la persona víctima de acoso sexual sobre su estado físico y psicológico o sus necesidades particulares derivadas de los hechos de acoso sexual.

6.5.4 De igual manera es mediante este contacto que se preguntará si la persona víctima realizó denuncia formal sin hacerla sentir presionada, el estatus de la misma, así como la atención referida por la autoridad judicial.

6.5.5 También ofrecerá seguimiento en cuanto atención psicológica de ser necesaria o asistencia legal si tuviera dudas del proceso de denuncia o su estatus.

6.6 Mecanismos de prevención al acoso sexual callejero dentro de las unidades

6.6.1 Personal de Línea de Atención UNE Sonora, Monitoristas, Supervisores y operadores del transporte público deberán de tomar capacitaciones sobre que es el acoso sexual callejero, perspectiva de género y violencia de género.

6.6.2 Personal de Línea de Atención UNE Sonora y el Centro Integral de Monitoreo (CIM) deberán hacer evaluaciones coordinadas a las unidades para evitar el hacinamiento dentro de las unidades.

6.6.3 No se llevarán a cabo contrataciones a personas con antecedentes de acoso sexual y violencia de género que aspiren a algún puesto dentro del sistema de transporte público UNE Sonora.

6.6.4 Será de prioridad la circulación de unidades en horarios de alta afluencia y de guardia.

Conclusiones

La ciudad se construye según necesidades del sistema sexo/género, donde la arquitectura hegemónica, domina a los cuerpos femeninos manteniéndolos sometidos en la esfera doméstica, el cuál funciona de acorde a las necesidades masculinas. El espacio doméstico, bajo esta división sexual del trabajo mantiene ocultas e invisibilizadas a las mujeres y construye un modelo político de exclusión cuando estas salen al espacio social urbano.

Es importante que las ciudades sean construidas para las personas, plantearnos que los espacios sociales urbanos sean facilitadores de las actividades, usos, y prácticas diarias, donde la movilidad cotidiana suceda en espacios para el habitar de forma digna y justa. Sin embargo, cuando se construye la ciudad de manera que los elementos físicos, como calles, paradas, banquetas y postes de luz favorecen la percepción y la prevalencia del acoso sexual callejero a las mujeres, se violenta y vulnera el habitar, se fragmenta la movilidad cotidiana de mujeres y se crean relaciones de desigualdad, como hemos observado es el caso del habitar y la movilidad cotidiana en las usuarias del transporte público UNE Sonora Hermosillo cuando existe la experiencia del acoso sexual callejero.

Como resultado de esta investigación se encontró que existen factores que existen y ayudan a construir un habitar y una movilidad desigual a las usuarias del transporte público UNE Sonora estos pueden ser de carácter simbólico, físicas y operativas. Entre algunos de ellos se encuentran la capacidad de las unidades, la infraestructura de calles y paradas del camión además de la logística de rutas y horarios bajo la cual opera el sistema de transporte público. Aquellos factores simbólicos se refieren a aquellos mecanismos que articulan el sistema sexo/género creando dinámicas de opresión y sumisión como lo

es el acoso sexual callejero. De tal manera que las barreras que limitan la movilidad cotidiana de las usuarias de transporte público se han construido social y materialmente, por la forma en que ha sido desarrollada la ciudad (Falú, 2014; Soto,2012; Valentine,1989).

En la ciudad de Hermosillo existen áreas que las usuarias del transporte público UNE Sonora socializan como espacios urbanos peligrosos, ya sea por haber experimentado la violencia que significa el acoso sexual callejero o por la percepción del habitar del miedo construida socialmente alrededor de dichos espacios. Prevalece una experiencia del habitar donde el discurso recibido en la violencia simbólica del espacio social urbano es la discriminación y segregación al espacio público, y la imposibilidad de interactuar o adecuarlo a sus necesidades. El acoso sexual callejero que se experimenta dentro de las unidades de transporte público es violencia que vulnera la movilidad cotidiana de las usuarias. Además de contribuir en la construcción de un habitar del miedo en la ciudad (Soto, 2012; Valentine, 1989)

La logística del sistema de transporte, como los horarios de las diferentes líneas y las rutas que recorren cada una, son elementos que significativamente representan una forma de vulnerar la movilidad de las usuarias del transporte público UNE Sonora, ya que no se tiene una perspectiva de género al momento de brindar el servicio, además de que posibilitan la construcción física, social y simbólica de espacios del miedo y eventos de acoso sexual callejero como fue parte de los resultados obtenidos de esta investigación.

Además las usuarias han desarrollado mecanismos de resistencia y redes de apoyo para enfrentarse a la experiencia del habitar del miedo en la ciudad, pero lamentablemente

estas situaciones, fragmentan la movilidad cotidiana, condicionando su habitar en el espacio social urbano a solo usar el transporte mientras están acompañadas, no se duda de la importancia de que existan redes entre mujeres las cuales son parte del análisis del urbanismo feminista, el debate rehace en la falta de mecanismos que articulen un servicio de transporte público, que brinde a las usuarias una movilidad digna y libre. Y que si estas deciden ir acompañadas sea una elección y no una necesidad.

Es importante mencionar que los elementos que se encuentran intrínsecamente relacionados con la movilidad cotidiana de las usuarias y el acoso sexual callejero que estas sufren son: la logística en el acomodo de las unidades en su ruta y horario. El hacinamiento y los largos tiempos de espera en las paradas del camión es consecuencia de la mala distribución de las unidades en la ruta. Por eso es importante que además de implementar una perspectiva de género en el servicio de transporte público es necesario también que este sea coordinado de una manera más eficiente.

Las mujeres, deberían de poder tener el derecho a circular por las calles de la ciudad de Hermosillo, cuando usan el transporte público a cualquier hora, en cualquier lugar, con cualquier ropa, de la misma manera en que los hombres lo hacen). La manera en que la ciudad y la logística del transporte público se presentan ante ellas y como es socializada entre géneros; evoca un mensaje de violencia simbólica, la cual se encuentra naturalizada en la cotidianeidad por parte de las víctimas: El acoso sexual callejero dentro y fuera de las unidades vulnera la libertad de las mujeres en los espacios urbanos.

Por otro lado, existen dentro de esta investigación ciertas vertientes que no pudieron ser abordadas, y que sin embargo representan líneas de investigación importantes para la

sociedad tal es el caso de las disidencias sexuales siendo estas una minoría la cual es necesario reivindicar en los espacios sociales, planteando la prevención de la violencia comunitaria y urbana.

Además existe la inquietud por parte de los trabajadores del sistema de transporte UNE Sonora una inquietud de expresar la situación laboral que experimentan como trabajadores de esta empresa, aunque ya hay otros trabajos de investigación que desarrollan en parte la problemática entre la empresa y la administración por parte del Estado, no existe un acercamiento desde el sentir de los propios trabajadores.

^[1] ¿Cuándo nos encontramos ante una imposición, dónde estamos ante una elección? En otras palabras, en un verdadero diseño de geografía feminista, se tiene que ir más allá de la observación general de que la movilidad de mujeres es mucho más sustentable. La cuestión es: ¿Cuándo y dónde ellas entienden la disminución de su movilidad (en caso de ser aplicable) ya sea como represiva y no empoderada o tal vez empoderada, sustentable e incluso disfrutable? (Hanson, 2010, p.15).

^[2] “Encuesta tras encuesta se ha demostrado cómo la movilidad de las mujeres, está restringida, por ejemplo - de mil maneras diferentes, desde violencia física hasta que las miran lascivamente o las hagan sentir simplemente 'fuera de lugar' - no por el 'capital', sino por los hombres.” (Massey, 1994, pp.2)

^[3] <https://tuobra.hermosillo.gob.mx/tuobra/>

^[4] <https://unesonora.com/rutas>

Bibliografía

- Acosta, S. (2021). *En La gobernanza del transporte público urbano : entre la planeación (León) y el caos (Hermosillo) 2009-2015 (pp. 77–108). EL COLEGIO DE SONORA.*
- Aguilar Pereira, V. M., & Orellana Calderón, L. M. (01 de 03 de 2007). *Acoso sexual: Elementos de discusión para la redefinición del fenómeno. Encuentro(76), 102-122.*
- Aldana Sarracini, A. V. (2005). *Empoderamiento femenino: alternativa ética del conflicto entre el sexismo e identidad de género. Humanidades: la ética en el inicio del siglo XXI, 1-16.*
- Bólvivar, M. (2017). *El acoso sexual callejero como influencia de la corporalidad femenina y su vestuario [Universidad Pontificia Bolivariana]. <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/3996/Acososexualcallejero.pdf?sequence=1&isAllowed=y>*
- Borja, J. (2013). *Revolución urbana y derechos ciudadanos. 1–5. https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/derecho-vivienda-ciudad-territorio/Revolución_urbana_y_derechos_ciudadanos_Jordi_Borja.pdf*
- Borja, J. (2015). *La ciudad aventura de libertad. En La ciudad conquistada (pp. 21–33). Alianza Editorial.*

- Bourdieu, P. (1988). *Espacio social y poder simbólico*. En *Choses dites* (pp. 127–142). Editorial Gedisa, S.A.
- Bourdieu, P. (2000). *Sobre el poder simbólico*. En *Intelectuales, política y poder* (pp. 65–73). Eudeba.
- Bourdieu, P. (2000). *La violencia simbólica*. En *La dominación masculina* (pp. 49–58). Anagrama, Editorial S.A.
- Bourdieu, P. (2001). *Contrafuegos 2. Por un movimiento social europeo*. Editorial Anagrama, España.
- Brito, M. (2016). *División sexual del trabajo: espacio público, espacio privado, espacio doméstico*. En Moreno (Ed.), *Conceptos clave en los estudios de género*. CIEG-UNAM.
- Butler, J. (1997). *Sovereign Performatives*. En *Excitable Speech: A Politics of the Performative* (pp. 71–102). Rourledge.
- Butler, J. (2006). *EL REGLAMENTO DEL GÉNERO*. En *Deshacer el género* (pp. 67–88). Paidós.
- Camacho, M. O. (2019). *Manual de Calles*. SEDATU. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- Crysler C, M. Moreno- Carranco, G. Boudreau y G. Capron (2020). *Vivir tras los muros: malestar urbano, miedo e inseguridad en un sector de urbanizaciones cerradas*. En M.- Carranco (Ed.), *Espacios del miedo: Cuerpos, muros, ciudades*. UAM.

- Carrión y Lucía Álvarez, F. (2023). *Espacio doméstico y espacio público: la construcción de la civitas con perspectiva de género*. En Fernando Carrión Mena, Valeria Reinoso Naranjo, Patricia Ramírez Kuri, Marcelo Corti, Pedro Abramo (Ed.), *Ciudad, Género y Espacio Doméstico* (pp. 135–154). FLACSO.
- Carrión, F. (2008). *Violencia urbana: un asunto de ciudad* EURE, vol. XXXIV, núm. 103, diciembre., pp. 111-130 Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile
- Celorio, M. (2018). *Desposesión de derechos humanos en el capitalismo contemporáneo*. En *9 razones para des(confiar) de las luchas por los derechos humanos* (pp. 263–291). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede México.
- CEPAL. (2016). *Repositorio de leyes de violencia del Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe*. Observatorio de Igualdad de Género de América Latina y el Caribe. <https://oig.cepal.org/es/leyes/leyes-de-violencia?search=acoso+sexual+callejero>
- Cicoletto A, Casanovas R, Fonseca M, Ortiz-Escalante S. y Valdivia B (2019). *Criterios generales del urbanismo feminista*. En *Formas de mirar y formas de hacer*. *Fundamentos para construir una ciudad feminista* (pp. 153–198). Virus Editorial.
- CIAD. (2021). *Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones del Código Penal del Estado de Sonora y La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*.

- <http://www.congresoson.gob.mx/>.http://www.congresoson.gob.mx/Transparencia/Asunto/LXII_95_03570
- Connel, R. (2003). *La organización social de la masculinidad*. En C. Lomas, *¿Todos los hombres son iguales?*(págs. 31-53). Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- Correa, L. (2010). *¿Qué significa tener derecho a la ciudad?. La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos*. *Territorios*, 22, 125–149.
<https://www.redalyc.org/pdf/357/35714236007.pdf>
- Crenshaw, K. (1989). *Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black feminist Theory*. *The University of Chicago*, 139–168.
- Crysler, G. (2019). *Miedo, teoría del afecto y medio ambiente contruido*. En C. Chrysler, M. Moreno- Carranco, G. Boudreau y G. Capron (Ed.), *Espacios de miedo: cuerpos, muros, ciudades* (pp. 11–15). UAM.
- Darke, J. (1996). *The Man-Shaped City*. En J. D. y. S. Y. C. Booth (Ed.), *Changing Places. Women’s Lives in the City* (p. 88). Sage Publications.
- Senado de la República (2016). *Díctamen de exhorto acoso callejero*.
https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/1/2016-07-27-1/assets/documentos/Dict_2da_Acoso_Callejero.pdf
- Decreto núm 93, Art.212 Bis Código Penal del Estado de Sonora (19 de diciembre de 2016). <https://www.stjsonora.gob.mx/reformas/Reformas191216-2.PDF>
- Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones del código penal del Estado de Sonora y la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Sonora, Código Penal del Estado de Sonora (2021).

- Delgadillo, V. (2021). *(Comprender las formas de) Habitar las ciudades: Ángela Giglia, 1961-2021. Cahiers des Ameriques latines (Paris, France: 1985), 97, 7–19.* <https://doi.org/10.4000/cal.13055>
- Delgado, M. (2011). *Espacio público discurso y lugar. En El espacio público como ideología (pp. 15–33). Catarata.*
- E. Russel, A. Harmes, & M. Lagarde, (2006). *Introducción. En Femicidio: una perspectiva global(págs. 15-42). D.F. México: UNAM.*
- ENSU. (2021). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública.* https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/ensu/ensu2021_10.pdf
- ENSU. (2022). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana.* <https://sonora.cbsp.mx/wp-content/uploads/2022/10/ENSU-October-2022.pdf>
- ENSU. (2022a). *Acoso personal y violencia sexual en lugares públicos.* <https://sonora.cbsp.mx>. <https://sonora.cbsp.mx/wp-content/uploads/2023/01/ENSU-cuarto-semester2022.pdf>
- ENSU. (2022b). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana.* <https://sonora.cbsp.mx/wp-content/uploads/2022/10/ENSU-October-2022.pdf>
- Escalona Castro, M. (2019). *Sororidad y resistencia digital ante el acoso sexual callejero. Revista científica De Educación Y Comunicación, 18, 118–124.*
- Falú, A. (2014). *EL DERECHO DE LAS MUJERES A LA CIUDAD. ESPACIOS PÚBLICOS SIN DISCRIMINACIONES Y VIOLENCIAS. Revista Vivienda y Ciudad, 1, 10–28.*

- Federici, S. (2018). *Contraatacando desde la cocina*. En *El patriarcado del salario* (pp. 25–43). *Contraatacando desde la cocina: una relación reexaminada* (p. (pp.107-132)). Colegio de Michoacán.
- Fernández, F. (2009). *¿Quién estudia ese espacio? Una reflexión sobre la geografía y los intereses de las ciencias sociales*. En M. Chávez (Ed.), *Geografía humana y ciencias sociales: una relación reexaminada* (p. (pp.107-132)). Colegio de Michoacán.
- Flores, J. (2020). *Mujeres y usos de los espacios públicos en México*. *Revista Mexicana De Ciencias Políticas Y Sociales*, 65–250. <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2020.240.76630>
- Flores E. (2014). *Narrativas urbanas de acoso sexual. Memorias, afectos y significaciones de las mujeres en la Ciudad de México*". *Ángulo* , 6(1), 57–76. https://doi.org/10.5209/rev_ANRE.2014.v6.n1.45323
- Foucault, M. (1976). *Disciplina*. En *Vigilar y castigar* (pp. 124–180). Buenos Aires. Siglo XXI Editores, S.A. de C.V.
- Foucault, M. (1998). *Historia de la sexualidad*. Cd. México: SigloXXI.Franco, D. (2018). *Movilidad y Espacio Público en el Centro Urbano y Comercial de Hermosillo, Sonora. Beneficios socioeconómicos de la peatonalización*. Colegio de Sonora.
- Franco, D. (2018). *Movilidad y Espacio Público en el Centro Urbano y Comercial de Hermosillo, Sonora. Beneficios socioeconómicos de la peatonalización*. Colegio de Sonora.

- Giglia, A. (2012). *Habitar, orden cultural y tipos de hábitats*. En *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. (pp. 9–26). Anthropos Editorial.
- Giglia, A. (2012a). *Género y producción del espacio habitable*. En *El habitar y la cultura*. Anthropos.
- Giglia, A. (2023). *Desigualdades y nuevas prácticas en el espacio doméstico y el vecindario*. . En
- Fernando Carrión Mena, Valeria Reinoso Naranjo, Patricia Ramírez Kuri, Marcelo Corti, Pedro Abramo (Ed.), *Ciudad, Género y Espacio Doméstico* (pp. 105–120). FLACSO.
- Gómez, L., Álvarez, Y., Pauli, E., & Oviedo, D. (2022). *Efectos del acoso sexual callejero sobre el desarrollo del miedo y la ansiedad en mujeres entre los 20 y 30 años en Panamá*. *Revista De Iniciación Científica*, 8(1), 35-41.
<https://doi.org/10.33412/rev-ric.v8.1.3509>
- Hanson, S. (2010). *Gender and mobility: new approaches for informing sustainability*. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Harvey, D. “El derecho a la ciudad”, «*New Left Review*», n° 53, diciembre 2008, pp. 23-39
- Hermosillo *¿Cómo Vamos?* (2023). *Resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2022*. Hermosillo, México: Observatorio para la Competitividad y el Desarrollo de Sonora A.C.

- Hernández-Herrera, C. (2021). *La percepción de los universitarios sobre el acoso sexual en los espacios públicos*. *IE Revista de Investigación Educativa de la REDIECH*, 12, e922. https://doi.org/10.33010/ie_rie_rediech.v12i0.922
- Hiernaux & Lindón. (ciembre de 2004). *La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos*. *Papeles de población*, 10(42), 102–123. <https://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v10n42/v10n42a5.pdf>
- INEGI. (2021). *Panorama Sociodemográfico de Sonora 2021. Censo de Población y Vivienda 2020*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825197995.pdf
- INEGI. (2023). *VEHÍCULOS DE MOTOR REGISTRADOS EN CIRCULACIÓN DEL AÑO 2022*. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/#tabulados>
- Jirón, P. (2017). *Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas*. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1–8.
- Jirón, P. (2010). *Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana*. *INVI*, 25(68), 15–57. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62319/65966>
- Kern, L. (2019). *Introducción*. En *Ciudad feminista* (pp. 11–24). ICONO.
- La Carta Mundial de el Derecho a la Ciudad*. (2004). <https://www.right2city.org>. https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf
- Lamas, M. (2018). *Violencia sexual y victimismo mujerista*. En *Acoso ¿Denuncia legítima o victimización?* (pp. 39–56). Fondo de Cultura Económica.

- LeBreton, D. (2002). *El misterio del cuerpo. En Antropología del cuerpo y modernidad* (pp. 13–27). Nueva Visión.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad. En El derecho a la ciudad* (pp. 123–141). Ediciones Península 62.
- Lefebvre, H. (1974). *El espacio social. En La producción del espacio* (pp. 125–216). Capitan Swing.
- LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA, Art.20 Código Penal Federal 1 (1 de febrero de 2007). https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5619905&fecha=01/06/2021#gsc.tab=0
- LGAMVLV. (1 de febrero de 2007). *Diario Oficial de la Federación*, 1-38. Cd. México, México: CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN.
- López, M. (2020). *Estado del arte sobre el acoso sexual callejero un estudio sobre aproximaciones teóricas y formas de resistencia frente a un tipo de violencia basada en género en América Latina desde el 2002 hasta el 2020. Ciencia Política*, 15(30), 195–227. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7839405>
- Margel, G. (2001). *Para que el sujeto tenga la palabra: presentación y transformación de la técnica de grupo de discusión desde la perspectiva de Jesús Ibañez. En M. Tárres (Ed.), Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 199–222). FLACSO.

- Massey, D. (1994). *Space and Social Relations*. En *Space, place and gender* (pp. 1–17). University of Minnesota Press.
- Massey, D. (2005). *FILOSOFIA Y POLITICA DE LA ESPACIALIDAD ALGUNAS CONSIDERACIONES*. En L. Arfuch (Ed.), *Pensar este tiempo, espacios, afectos, pertenencias* (pp. 111–128). Paidós.
- Méndez, G. (2020 3). *Anatomía de la Movilidad de las Mujeres en la Ciudad de México*. *ENSAMBLE URBANO GRANDES CAMBIOS DESDE LA ESCALA PEQUEÑA*. <https://ciudadvisible.blog/2020/03/27/anatomia-de-la-movilidad-de-las-mujeres-en-la-ciudad-de-mexico/>
- Miralles-Guasch, Carme, 1998 – *La movilidad de las mujeres en la ciudad. Un análisis desde la ecología urbana*. *Ecología Política*, pp. 123-30.
- Montoya Ruiz, A. M., & Correa Londoño, A. M. (2018). *Ciudades seguras y sin violencias para las mujeres y las niñas, avances y retos de la ciudad de Medellín, Colombia*. *Perspectiva geográfica*, 23(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.7384>
- Moreno-Carranco, M. (2020). *El muro, el mundo y el afecto: Vivienda de lujo en la Cd de México*. En C. Crysler, M. Moreno- Carranco, G. Boudreau y G. Capron (Ed.), *Espacios de miedo: Cuerpos, muros y ciudades* (pp. 47–88). UAM.
- Muxi Martínez, Z. (2015). *Vivir en una escenografía*. En *La arquitectura de la ciudad global* (págs. 60-110). España Madrid: nobuko.
- Muxi, Z. (2020). *Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la ciudad desde una realidad con espejismos*. En *Erandi Casanueva Gachuz Dana Gabriela*

- Cuevas Padilla (Ed.), *Sobre el derecho a la ciudad* (pp. 119–133). Universidad Nacional Autónoma.
- ONU. (2006). *Poner fin a la violencia contra la mujer De las palabras a los hechos*. PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS.
- ONU.(2003). *Sexual and gender-based Violence against Refugees, Returnees and Internally Displaced Persons*. UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES.
- Páramo P & Burbano A (2011). *Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano*. *Universitas Psychologica*, 10(1), 61–70.
- Peón, F. V. (2001). *Un acto metodológico básico de la investigación social: La entrevista cualitativa*. En M. L. Tarrés (Ed.), *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 63–91). FLACSO.
- Pérez, E. F. (2014). *Narrativas urbanas de acoso sexual. Memorias, afectos y significaciones de las mujeres en la Ciudad de México*. *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, 6(1), 57-76.
- Romero, G., & Lugo-Morin, D. (2017, octubre). *El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas*. *Revista Transporte y Territorio*, 133–157.

- Rubin, G. S. (1996). *EL TRAFICO DE MUJERES: Notas sobre la "economía política" del sexo*. En M. Lamas (Ed.), *El género la construcción cultural de la diferencia sexual* (pp. 35–97). Universidad Nacional Autónoma.
- Salazar, A. (2021). *Experiencias de movilidad cotidiana de mujeres migrantes: explorando el barrio La Chimba desde una perspectiva feminista*. *Revista INVI*, 36(102), 127–156.
- Sánchez, I. (2022). *La movilidad del cuidado: El reto para un transporte más igualitario*. UIK. <https://www.uik.eus/es/curso/movilidad-del-cuidado-reto-un-transporte-mas-igualitario>
- Sánchez, R. (2013). *La observación participante como escenario y configuración de la diversidad de significados*. En M. Tarrés (coord.), *Observar, Escuchar y Comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, 93-123. México: El Colegio de México, FLACSO.
- Sarmiento, L. (2023). *Gestión feminista del hábitat. Reflexiones desde la piel doméstica al desafío de la existencia*. Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad.
- Sassen, S. (2007). *Ciudades globales la recuperación del lugar*. En *Una sociología de la globalización*(pp. 125–165). Katz Editores.
- : SEDATU-INMUJERES (2022). *Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo*.
- Segato, R. (2016). *Las nuevas formas de la guerra y el cuerpo de las mujeres*. En *La guerra contra las mujeres* (pp. 57–90). Traficante de sueños.

- Serrano, R. S. (2001). *La observación participante como escenario y configuración de la diversidad de significados*. En M. L. Tarrés (Ed.), *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 97–130). FLACSO.
- Sierra, G. (2019, junio 27). *Movilidad urbana por género: las mujeres se mueven en transporte público, y los hombres, con vehículo privado*. <https://www.uoc.edu/portal/es/news/actualitat/2019/165-movilidadurbana.html#:~:text=En%20el%20uso%20del%20transporte,un%2025%20de%20los%20hombres,con%20veh%C3%ADculo%20privado>
- Simón, A. (2019, marzo 8). #8M Porque nos sobran razones, transporte público seguro para las mujeres ¡ya! <https://www.greenpeace.org/mexico/noticia/1888/8m-porque-nos-sobran-razones-transporte-publico-seguro-para-lasmujeraya/#:~:text=Las%20mujeres%20son%20las%20que,63.7%25%20de%20los%20hombres>
- Soto, 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.
- Soto, P. (2022). *Un marco analítico para el estudio de las geografías del miedo de las mujeres a partir de la evidencia empírica de dos ciudades mexicanas*. *Temáticas*, 5(10), 17–42.
- Spivak, G. (1999). *¿Pueden hablar los subalternos? En ¿Pueden hablar los subalternos?* (pp. 248–311). *Museu d' Art Contemporary Barcelona*.

- Stuart, E. (1991). *LOS ELEGIDOS*. En *TODAS LAS IMÁGENES DEL CONSUMISMO: La política del estilo en la cultura contemporánea* (págs. 75-97). México D.F: GRIJALBO.
- Tárres, M. (2008). Prólogo. En M. Tárres (Ed.), *Observar, escuchar, y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 9–34). FLACSO.
- Vasconsellos, E. (2019). II. *Experiencias exitosas y buenas prácticas*. En *Contribuciones a un gran impulso ambiental para América Latina y el Caribe Movilidad urbana sostenible. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.
- Vela, F. (2001). *Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa*. En M. Tarrés (Ed.), *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 63–130). FLACSO.
- Valentine, G. (1989). *The Geography of Women's Fear*. *Area*, 4(21), 385–390.
- Zuñiga, M. (2014). *Las mujeres en los espacios públicos. Región y sociedad*(04 Especial), 77-100. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/regsoc/v26nespecial4/v26nespecial4a4.pdf>

Anexo 1. Relatos recolectados en redes sociales y vía correo electrónico

1.1 Relatos recibidos por medio de correo electrónico

SARA

Tenía más o menos 16 años, estaba en la prepa. Salía quizá como a las 2 pm y mi mamá solía ir por mí cuando ella salía del trabajo (quizá 3 pm). Ese día creí que sería mejor si yo me regresaba en el camión hacia mi casa (era un viaje como de una hora por eso prefería esperarla). Tomé el camión de la línea 19 cerca de la central camionera ya que estudiaba en la Preparatoria Kino aproximadamente alas 2 pm. Tomé un asiento quizá en la cuarta fila desde la entrada del camión (es decir, ni siquiera en los lugares estigmatizados del fondo), de entrada sólo iba yo. En algún punto del viaje, quizá como a la mitad, se subió un señor y se sentó a mi lado. No sé si inmediatamente sucedió lo siguiente pero es lo que recuerdo: sentí su mano en mi pierna queriendo subir por mis muslos debajo de mi falda. Yo tenía mi mochila sobre mis piernas y trataba de apretarla para que no siguiera subiendo. Primero comenzó por tocarme las rodillas, cosa que yo pensé era algo circunstancial hasta que sentí su mano completa en mis muslos. Traté, como ya dije, de cortar su paso apretando la mochila pero él insistía hasta que dije en voz alta “¡Señor, me está tocando la pierna!”, algunos de los pasajeros voltearon a ver pero obviamente no reaccionaron.... Y el señor sólo contestó que no se había dado cuenta. Quitó su mano y continuó el viaje un rato más. Al yo querer bajar él sólo se volteó queriendo ceder el paso pero yo le dije que no podía pasar por ese espacio e hice que se levantara. A partir de ese día y esa experiencia mi mamá sobre todo me prohibió andar en camión un tiempo....

ALE

Hola, a que nivel el acoso? Porque obvio he tenido casual en el que nomas te dicen cosas pero una muy fuerte que tuve fue un taxista que nunca había visto en mi vida pero como le pedí taxi saliendo de un hotel y con vestido veraniego se puso muy amistoso el vivito y hasta me agarró la pierna, me dio mucho asco y me bajé super enojada, me dio su tarjeta de taxista y le anotó su celular, juraba el señor. Otra me pasó caminando por la calle de la uni en camino catedral, era medio tarde y un vato se me emparejó caminando, pensé que me iba a asaltar pero me dijo que estaba muy bonita y yo “ajá gracias, oye quiero ir sola” y luego dijo bien asqueroso “tus papás te hicieron con mucho amor”, imagínate nomas y a la bestia me sentí súper diminuta, no se me despegó hasta que llegué al kiosco de catedral. Me hubiera asaltado el cabrón, ya me siento muy incómoda de caminar porque se sienten con confianza de acompañarte aunque les digas que no, la neta ya no se si les sirven los oídos o no.

SELENA

Yo me subí como siempre a la línea 9, me senté e iba escuchando música, cerca de la gasolinera el faro se acerca un señor y me dice que si se puede sentar, yo volteo para ver porque ahí y pues si había asientos, pero como el mío estaba atrás del que está hasta enfrente, supuse que se bajaría pronto y quería estar viendo para pedir la bajada en su parada, y me hice a la ventana y se sentó enseguida de mí, yo iba agachada con la cabeza pegada al asiento de enfrente, luego siento que se esta acercando mucho y voltee para decirle que no se pegara tanto, ¡ESTABA CON SU PENE POR FUERA! ¡JALANDOSELA! y repegandose conmigo, sólo acerté a darle una cachetada, y se paró y gritó que no lo dejarán bajarse y lo que hizo, y el señor chofer se empezó a reír y le abrió la puerta, y luego en el camión se oían risas y así, se me acercó una señora y me dice “¿Te tocó a ti Una ubi o tu parte o algo así?”; Y yo pues no pero se estaba tocando y se pegaba a mí y respondió “Pues si no te tocó no te quejes”

ESTEFANIA

Hola, uno de tantos acosos que he sufrido, fue en la línea 4 (centro) de UNE, cuando tenía 17 años, el acosador tenía aproximadamente 45 años, esto ocurrió de la colonia nuevo Hermosillo, Vivo en la colonia Nuevo Hermosillo, es muy al sur de la ciudad y para llegar de cualquier forma tienes que pasar por el monte (lugar donde el sujeto se subió) hasta la zona conocida como “el gallo”; (dónde ya no soportaba y le puse un alto)

ANA

En Hermosillo: yo iba dormida en el asiento, mi ruta duraba como una hora para llegar a mi destino. Con el movimiento del autobús sentía el roce de las personas que chocaban contra mí. En un momento me percaté que sentí una bragueta de un pantalón y de ahí en adelante siguió rozándome el mismo sujeto. Logré sentir su entrepierna. Conforme fue siguiendo la ruta el autobús fue quedándose vacío, y era momento para que ya no hubiera tanta gente “apretujada”. Pues éste seguía invadiendo mi espacio incluso cuando había asientos libres. Siento mucho coraje porque no me atreví a darle un puto codazo en los huevos al culero. Obviamente desde que le sentí ya no iba dormida sino alerta.

1.2. Relatos recibidos vía Facebook mediante la página MeToo Transporte público

NORMA

No son sobre mi cuerpo, pero me ha pasado varias veces que me preguntan si vivo sola o con roomies, si trabajo en el punto de partida del viaje o si voy al trabajo o con amigos, que sí cuántos años tengo... es decir, preguntas que no son acoso sexual, pero que sirven para obtener información personal, a veces privada, que no les corresponde a los conductores preguntar o saber.

ANGELA

Yo iba a la uth. En el año 2016 . agarraba la ruta 4 del walmart soli. Hasta la uth en la mañana a las 6 a.m. y de regreso a veces a las 2 o a las 4. P.m. la primera vez un señor con cara de loco lit. Yo ponía mi maleta en mis piernas y el tmb. Pero por debajo me tocaba con un dedo la pierna (nialcasoo) pensé que era el rose de las maletas y acomode la maleta a un lado. Y lo vi! Me estaba tocando pero super leve. Y le dije y le grite te doy una para que te bajas alav!. y me miró y se bajó! En medio monte casi llegando ala uth. Era en la mañana.

MIRIAM

Hace 4 años, tomé un taxi en la madrugada rumbo a la casa de un ex novio. Para eso siempre pedía taxi a la misma línea y siempre llegaban taxistas diferentes pero un día comenzaron a enviarme a la misma persona, hasta ahí para mí, no tenía relevancia. Hasta que una vez al subirme me dijo que le gustaba el perfume que usaba y que olía muy rico. Me sentí muy incómoda porque ese día estaba sentada en el asiento de enfrente porque llevaba maleta en el asiento de atrás, ya que iba rumbo a la central. Me incomodé mucho y no le dije nada porque me dio miedo por la vulnerabilidad de que me hiciera algo y el taxi andando y pues yo, a un lado de él. Fueron dos veces más que pedía taxi y lo enviaban a él a mi casa, hasta que capté que era más que obvio que solamente él viniera cuando antes no era así y esas dos veces también me dijo sobre que le gustaba mi olor.

ADRIANA

hace 2 años aprox, según esas conversaciones fue un domingo 23 de oct,

aprox a las 2 pm yo iba a casa de mis suegros, tomé un ruta 4 y me bajé en solidaridad para tomar un ruta 11, el parada “vichi”; (ahora una farmacia yza). Ahí aborde esta unidad 117, como era domingo no venia muy llena, yo me senté un poco atrás, la verdad ese día andaba de muy mal humor. Cuando tomó su ruta por la Balderrama hacia el norte y el camión quedó vacío. El chofer me empezó a sacar plástica, y yo, por educación le respondí. Me pidió que me acercara un poco más porque el camión venía vacío y para no estar gritandonos, la pensé un poco por el humor q traía, pero dije "que puede pasar además me gusta platicar y pensé q

con una platicada se me iba a pasar el mal humor. Para empezar este señor me hizo el comentario de mi carón y yo contesté que no me habían dejado dormir anoche y creo q el lo tomó como chiste sexual, o una invitación a más, noté eso y rápidamente corregí que mis hijas no me habían dejado dormir, porque soy mamá de 2 niñas (en aquel entonces de 2 y 3 años). Llegando al semáforo de la Av. de los Yaquis, este señor escaló la conversación y se tomó la fina libertad de darme un cumplido, “son naturales?” haciendo ademanes a mis pechos, y bueno esq mis pechos nunca pasan desapercibidos pues soy talla 40DD, pero no quise discutir eso con él, de hecho me tomó desprevenida y vacilé un poco “qué??”pensé q en mi coraje estaba escuchando mal, y no, el repitió la misma pregunta. La verdad, fue un segundo lo que me tomó levantarme, decirle de groserías y pedirle que me bajara ahí mismo. Sentí un coraje enorme, pero después me sentí vulnerable, porque no me quería dejar bajar, no quería abrir la puerta. Pateé la puerta y no se que cara hice que abrió la puerta y me bajé lo más rápido que pude. Estaba enojada, asustada, vulnerable. Solo memoricé el número de unidad, la cara del tipo creo que ni la ví bien así que si me lo topo en la calle no sabría quién es. Atrás venía un ruta 19, que tmb

pasa cerca de casa de mis suegros. Al subirme me sentí peor porque me dí cuenta que ya no traía dinero. Le expliqué al camionero lo que había pasado, estaba llorando de coraje y de miedo. Nadie fue para sentir empatía por mí, una señora ya mayor me dió una moneda de \$10 y fue todo.

Quise hacer el reporte al momento en el número de whatsapp que traen los camiones pero no lo encontraba por ningún lado. Mi cuñada me acompañó al checador que se encuentra en la Mendoza Ahí nos recibió un señor, el que queda de guardia. Porque además de ser domingo, resultó que andaban de luto por un compañero camionero y no había nadie en oficinas. Le pedí que levantara un reporte y mandó llamar al chofer de esa unidad. Lo sacó de ruta y sin preguntarme me lo llevó a la oficina para que “arreglamos las cosas” Yo quería levantar un reporte, no enfrentarlo. Quería que le dieran un castigo por lo que hizo, porque seguramente no fui la primera. Me considero feminista y siempre he creído que callarnos no es una opción. Este señor se acercó a mí, el aún no sabía que hacía ahí, porque para él, era muy normal abordar a mujeres de esa forma. Se disculpó, pero algo que tengo

muy presente y que nunca se me va a olvidar es que el no se disculpó por su actitud y su falta enorme de respeto hacia mi, el se disculpó porque yo lo tomé a mal. Llamaron a la patrulla, yo no quería escalar tanto, pero el hecho de esa disculpa me molestó demasiado y pedí que vinieran, aunque sea para “cagarlo” un poco, que aprendiera una lección. El oficial que nos tomó el reporte se mantuvo “neutral”. No me culpó directamente pero me hizo el comentario “y para que le sigues el rollo” y a él le dijo “tú no tenías que hablar con ella, menos faltarle el respeto” Mi esposo por teléfono me dijo que lo llevamos a declarar y bueno total, nos subimos a la patrulla a el lo esposaron pero mientras iba escuchando como le llamaba a su esposa

y le decía cínicamente “una pinche vieja loca que me quiere perjudicar” en la comandancia norte me dijeron que no podían encerrarlo, la verdad estoy segura que solamente lo llevaron a pasearse y lo soltaron antes de que yo saliera. El lunes siguiente pedí permiso en mi trabajo para levantar la denuncia, primero fuimos a derechos humanos, nos atendieron muy bien y me sentí apoyada. Nos mandaron a la procuraduría a levantar la denuncia correspondiente. La experiencia más horrible de todo esto es haber estado en la sala de espera, con mujeres acompañadas por sus mamás, llorando porque el marido les había metido su paliza por vigésima ocasión y las autoridades no les hacian nada. Incluso había un menor de edad con el brazo enyesado, acompañada por su abuelito y su mamá q era mucho más jóven que yo. Al hacer la denuncia me dijeron que no iba a proceder, pero que respeten mi derecho de tomarme la denuncia. Levantaron un acta la firme y me pasaron con la evaluación psiquiátrica. La verdad las personas que trabajan ahí son personas 0 humanas, siempre con un carón, insensibles ya yo creo A los 3 meses me llegó el estatus de mi denuncia la cuál Obviamente no procedió, pero me invitaban a tomar pláticas para superar el trauma... en el whats para reportar camiones me dijeron que jamás levantaron un reporte los del checador, y me pasaron directamente con un inspector de nombre David. Hablamos por whatsapp pero la conversación no la tengo...pero en resumen el me dijo que no aprobaban esas conductas y su súper solución fue castigar al chofer con una cuota monetaria y ponerlo en la peor ruta de la ciudad.

KAREN

Iba en un ruta 2 Cárdenas, casi no me gusta tomar esa ruta porque da una vuelta demasiado larga para llegar a mi casa, pero hacía calor así que la tomé, y el sujeto iba del lado de la ventana y yo del pasillo... Sentía que me miraba pero pensé que quizá estaba viendo a la otra persona del otro asiento Pero fue cuando empecé a sospechar de su mano la puso en su rodilla y con el dedo meñique de repente me tocaba, pero yo pensaba en quizá accidentalmente, se está rascando no se, pero me sentía incómoda, quizá me estaba probando, hasta cómo que se animó y me agarró la pierna y para entonces yo ya estaba preparada por si mis sospechas eran ciertas

Y pues... Zurdita yo jajajaja, nomás le solté el chingazo en la cara, y me levanté muy fiero diciéndole que si me quería tocar. Los muchachos que estaban detrás del camión solo se rieron de mi reacción, nadie hizo nada, el chófer no se detuvo ni nadie lo detuvo porque el sujeto se bajó corriendo. El chófer solo me preguntó que si me quería bajar ahí.... Eso fue lo que más coraje me dió, ni siquiera que él lo intentará si no que nadie hizo nada. Limpio no se fue. Recuerdo muy bien su cara, no esperaba mi reacción no el chingazo que le di con ganas El año pasado me lo volví a topar, misma ruta pero periférico, y el sujeto veía a las chicas que se subían. Lo recuerdo muy bien. Tome video pero ya no lo tengo Iba dos dos... La mayoría ocupaba asientos nadie parado

Anexo 2. Entrevistas a estudiantes de la Unison

El objetivo de estas entrevistas fue tener un primer acercamiento al campo, para entender cómo sería la mejor forma de acercarme y preguntar a las usuarias de transporte público sobre sus experiencias de acoso sexual callejero, fueron realizadas en noviembre del 2018 y no estaban estructuradas estrictamente con un guión sino por temáticas como el suceso del acoso sexual, sensaciones relacionadas con este, perfil del acosador y posibles soluciones. Los nombres de las informantes están cambiados por razones de seguridad y confidencialidad.

2.1. Entrevista a Miriam Biología y Sara Letras 19 años (Parque del estudiante)

ENTREVISTADORA. ¿Fue en este año?

MIRIAM: Noo estaba muy chiquita, bueno tenía unos trece años.

E. ¿Llevabas tu uniforme de la escuela? ¿Ibas saliendo de la escuela cuando fue?

MIRIAM: Iba saliendo de la escuela estaba muy cansada y estaba, estaba medio.

llo el camión, así que estuve buen rato parada, y ya se desocupó un lugar y pues ya me fijé que no había, ninguna persona mayor y me senté, entonces ya iba sentada tenía los audífonos y de repente se sube un señor ¿no? Y no, no lo pelé, y de que mmm pues él iba parado y se puso justo aquí al lado de mí (ella hace un ademán señalando su brazo), porque yo iba para el lado del pasillo y como que se pegaba mucho no y pues yo dije ah pues, está parado, hay tráfico, se mueve el camión, pero ya yo empecé a notar mucho que el señor juntaba mucho, mucho su parte íntima junto a mí ¿no? Y... no había gente que lo reempujara, nada, o sea, él lo hacía, a propósito, y la verdad me incomode mucho, pero como estaba muy chiquita no supe qué hacer, y me quede ahí y el lugar, o sea, ya se estaba vaciando porque vivo un poco lejos y el señor se quedaba ahí, o sea había espacio hasta atrás y, ahí se quedaba, y ya la verdad ahí me quedé hasta que me baje.

E. En qué línea fue eso recuerdas?

MIRIAM: En la 14 Sur.

E. ¿Normalmente usas el camión para ir a la escuela ahora que vas a la universidad?

MIRIAM: En la universidad no tanto, pero en la secundaria y en la preparatoria sí

E. ¿Y alguna vez te volviste a toparte con este señor?

MIRIAM: No, la verdad no le vi la cara, nunca, estaba muy, asustada estaba muy chiquita.

E. ¿Y cómo te sentiste en ese momento?

MIRIAM: Me enoje, pero me sentía muy intimidada, no o sea yo no le hubiera dicho quítate o hazte para allá, o algo, no, no tuve el valor.

E. ¿Y tú crees que si lo hubieras hecho la gente del camión hubiera hecho algo?

MIRIAM: Mmm Sí.

Letras: En el camión le gritan a la gente, o sea, me ha tocado varias veces que gritan eh pendejo y cosas así, o sea así. Todas reímos por la forma en que la chica lo expresa y su lenguaje corporal

E. ¿Y nunca le platicaste eso a nadie, a tu mamá, a tu papá?

MIRIAM: Sí le dije a mi mamá y a mi abuela.

E. ¿Tu papá, tu hermano o ningún varón?

MIRIAM: no

E. ¿no sentiste la confianza?

MIRIAM: Mmmmno.

Letras: ¿Le platicas a tu papá y que te va a decir?

MIRIAM: Nomás a mi abuela y a mi mamá.

E. ¿Cómo crees que reaccionarías ahora si te volviera a pasar?

MIRIAM: Mmm me levanto y me voy, no me hubiera quedado ahí, porque igual y, si le digo algo siento que, podría poner una excusa como voy parado se mueve en camión, no o sea prefiero mejor irme no o sea prefiero mejor irme.

SARA: te enojarías más.

MIRIAM: Si.

Letras: Yo si le grito.

E. Entonces... ¿No recuerdas ni siquiera la edad, si traía una ropa, así como de yesero?

MIRIAM: Eeeh tal vez es mucha información, pero, sé que traía una erección, porque traía ropa deportiva y, fue como yo me di cuenta que lo estaba haciendo a propósito Pero nunca...

SARA: ¿O sea era un viejito?

MIRIAM: Era un, entre unos 25 y entre unos treinta.

SARA: ¿Ahhh que pedo? Creí que era un señor wey.

E. Estaba chavalito.

E. Si fuera tu responsabilidad, tu qué harías para que se evitara el acoso sexual como política pública, o como una manera de que la gente entienda.

MIRIAM: ¿En el camión?

E. Sí, en el camión y en la calle y en donde se dé.

MIRIAM: Pues yo intentaría, pedirle por ejemplo si se te acercan mucho, pedirle espacio no, y o decirle algo así tal vez no específicamente decirle porque, pero si le diría, dame mi espacio o algo así, pero por ejemplo yo también entiendo que a veces en el camión van muy amontonados y demás, pero o sea no siempre, o sea uno se da cuenta que no es a propósito que a veces te tocan y así, pero no es a propósito es porque realmente vamos muy apretados ¿no? Pero si ya alguien llegara a hacer eso, si dame mi espacio.

SARA: Estaría bueno si hubiera letreros de acoso ¿no?

MIRIAM: Sí.

SARA: En los camiones para que ya por ejemplo estas tan chiquita, pero ves un letrero y te está pasando justo eso, pues ya sabes que hacer.

E. ¿Tú crees que es difícil identificar el momento en el que está sucediendo el acoso?

Letras: Al principio

MIRIAM: Mmmm depende del acoso, porque por ejemplo hay acoso que es simplemente con la mirada no que ese tal vez a lo mejor ni cuenta te das, pero la verdad creo que es muy fácil

SARA: Sí es fácil saber ¿no?

E. Y qué medidas crees que serían contraproducentes para evitar el acoso que serían tomadas como folclorizadas o ridiculizadas

MIRIAM: Mmmm

SARA: tipo silbato y cosas así

E. ¿De ahí ya no has sufrido acoso en el transporte público en un taxi o en un Uber, nunca jamás?

MIRIAM: No en taxi, ni Uber, no, acoso no, en el camión no, no me acuerdo, nomás ese fue el que, más más me acuerdo, pero si me ha pasado o sea de que se me quedan viendo o tal vez estoy exagerando, pero hay veces de que va muy vacío el camión ¿no? y llega alguien, un macho, y se te sienta enseguida, y se te pega mucho ¿no? Y también está sospechoso eso

SARA: A mí se me hace bien sospechoso que se paren justo enseguida de ti Y de que vaya lleno

SARA: y de que a veces el camión, acá y hasta sientes vacío acá ahí.

MIRIAM: Si a veces me pasa mucho, lo del asiento vacío.

E. ¿A qué hora fue el acoso que sufriste de niña?

MIRIAM: Fue saliendo de la escuela fue más o menos como a las cuatro de la tarde.

SARA: ¿Salías a la una?

MIRIAM: No a las tres de la tarde

E. ¿En qué zona de la ciudad fué?

MIRIAM: Fue específicamente en el centenario

E. ¿Tú crees que esta persona que lo hizo tenía un modus operandi?, o crees que nada más pasó así ¿o cree que te escogió de entre todas las chicas que había?

MIRIAM: Pues mmm, no sabría decir, pero tal si me escogió porque no era la única en el camión, pero tal vez fue porque, como estaba chiquita y estaba a la orilla y estaba sentada, fue en el momento la más fácil.

SARA: a lo mejor si suena como algo de un modus operandi ¿no? O sea, la que está a la orilla, y luego niñas de cierta edad, pues porque no van a nada, más propensas a quedarse calladas.

MIRIAM: Si puede ser también así

E. Puedes ampliar este un poco, por ejemplo, el momento en que tu sentiste que este varón, estaba restregándose al lado de ti que además este varón tenía una erección, ¿qué sensación tenías?

MIRIAM: Pues tenía miedo, porque no supe que hacer estaba muy chiquita y si le decía algo a lo mejor se ponía agresivo, o la gente no me apoyaba, y pues sentí miedo más que nada.

SARA: Miedo de que no te creyeran.

MIRIAM: Sí

E. Cuándo se lo platicaste a tu mamá y abuelita, ¿qué reacción tuvieron?

MIRIAM: Exactamente lo mismo, le hubieras dicho algo o le hubieras pegado, o le hubieras metido un codazo, porque fue específicamente en el hombro donde se estaba restregando

E. ¿Y tú, te sientes preparada a partir de esos consejos para si volviera a pasar algo parecido reaccionar?

MIRIAM: Si, siento que ya no me dejaría, no me quedaría ahí por lo menos

E. ¿Tu sientes a veces las mujeres nos estamos acostumbrando al acoso en general?

MIRIAM: Sí bastante, específicamente el típico piropo en la calle, el pitido creo

que ya es demasiado extremo, ya lo veo demasiado normal, por ejemplo, cuando voy específicamente al Oxxo que tengo que caminar y cruzar la calle, por ejemplo, si estoy en shorts o algo, algo así prefiero cambiarme para evitar todo este tipo de cosas y pues bastante cotidiano.

SARA: Si es algo que pensar en la mañana bien de que te pones shorts y de que ah que hueva por ejemplo de que yo que vengo a lenguas es de que ah que hueva no quiero cruzar todo este boulevard porque, es algo normal, es algo normal que me pongo shorts, me pongo falda es algo que va a pasar.

MIRIAM: Si lo que dice ella también todos los días cruzó del multinivel a la Reforma y también hay veces que vengo y digo traigo shorts o algo así y, siento que me van a decir algo...

E. Entonces sientes que el acoso normalizado cambia incluso tu manera de caminar en alguna calle, transitar, usar el camión en alguna. En algún lado.

SARA: Sí, bastante

E. Entonces, ¿sí, tú crees que eso les pasara a los hombres tu qué crees que se haría?

MIRIAM: Siento que lo verían más como burla que lo verían o como una broma que no se lo tomarían en serio.

SARA: Es que, si por ejemplo el que tu mamá te haya dicho después de que, ah hubieras pegado así, como que te da permiso de reaccionar ¿Sabes cómo? Y... a las niñas se les enseña mucho de que pedir permiso para hacer las cosas, y a los niños no tanto entonces, un niño si lo acosan, o sea si, pasa ¿no? Pero y, hay niños tímidos y así, pero, normalmente usualmente si reaccionaría ante eso de que eh que me estás haciendo.

E. ¿Tú crees que si te habrían dicho antes que probablemente te podrías encontrar con un acosador hubieras sabido cómo reaccionar?

MIRIAM: Pues siento que, si sabía cómo reaccionar, pero, no tuve el valor

E. ¿No te sentías empoderada sobre ti misma sobre tu cuerpo?

MIRIAM: No, no estaba, me sentía muy insegura,

E. No pues si lo que sucede mucho por lo que me han platicado otras chicas, es que no, es difícil de identificar, en el momento de que si, es porque el camión va muy lleno, si

es de que el señor está muy alto y de que por eso abre sus piernas, o cosas así ¿no?

MIRIAM: El que me toco a mi si estaba, estaba chaparrito, estaba gordo y si era muy obvio

E. ¿Y tú en ese momento no viste, así como que alguien que se diera cuenta?

MIRIAM: Mmm, no.

SARA: Es que en el camión por ejemplo yo lo que hago, pues pensar, estoy totalmente perdida en mis pensamientos, entonces siento que cada quien está muy...

E. En su rollo

E. ¿Ensimismado en su mundo?

SARA: Qué supongo que si se dan cuenta si es muy obvio, pero...

E. Bueno... ¿Tú también sufriste acoso?

SARA: Pero nada así, o sea, mis experiencias han sido esa de que te digo, de que te analizan, de arriba para abajo, que me ha tocado de señores viejitos eso es muy, muy, común de que te empiecen a chulear, ah que guapa muchacha y de dónde vienes y así, ¿no? Usualmente es de aquí, de ah sí ya buenas tardes y lo que quiera, y ya cuando ya comienzas a contestarles así de, ah ya bueno todo bien, hasta compas, pero hay unos muy pasados de lanza, que, si es como ah sí que bonitos shorts y lo que quiera, que ya empiezan como a dirigir la mirada a lo que están chuleando, y ya esas son mis experiencias nunca me ha pasado de que algo así ya más obvio de esa manera así.

E. ¿Tú crees que, si hubieran denunciado, que hubieran ido qué hubiera pasado?

MIRIAM: ¿Cómo?

E. Sí que hubieran ido a la procu, o al ministerio público en delitos sexuales.

MIRIAM: Siento de, que exactamente no hubieran podido hacer nada porque, como fue en el camión, no hay exactamente evidencias, no se el señor, a la mejor por ejemplo hay gente que todos los días toma el mismo camión a la misma hora ¿no? Pero pues hay gente de que se sube una vez o así, creo que en realidad no se puede hacer tanto, si no es en el momento.

SARA: que pongan cámaras en los camiones.

E. Porque, actualmente hay cámaras en algunas rutas, si en algunas rutas existen cámaras

SARA: Okey

E. ¿Sabes cuál es el proceso para denunciar un acoso sexual?

MIRIAM: No,

SARA: Ni, la menor idea, no sabía que se podía hacer eso

E. Sí puedes denunciar acoso sexual, no es per se un delito, como algunos tipos de violencia más fuertes a la mujer como: como una violación no se persigue de facto, queda más bien como una querrela, pero ya queda un antecedente de que hay alguien de que esta acosando, en una línea, a una hora, que tiene unas características físicas, y entonces si hay, existen más chicas que están denunciando eso la, las mismas oficinas estas, abren un

expediente especial de fulano, zutano con él, no se el expediente del señor de los shorts deportivos que se restriega en las chicas

SARA: Eso si no lo había pensado

E. Es muy importante por eso también, que las muchachas denuncien, porque se hace un antecedente y eso también abre una información que genera estadística, entonces están diciendo de que, entonces hay tantas chicas están siendo acosadas está sucediendo algo, eso también es importante.

MIRIAM: La verdad no. No sabía eso.

MIRIAM: ¿Tú crees que, si hubieras ido a denunciar, tu familia te hubiera apoyado o te hubiera dicho ay mejor no vayas, nomás vamos, perder el tiempo?

SARA: Si yo creo que hubieran dicho algo así

MIRIAM: Me hubieran dicho que ni al caso, No creo que te vuelva a pasar

SARA: ya no hiciste nada ahí para que vas a hacer algo después

MIRIAM: Sí algo así me hubieran dicho

SARA: Pero yo digo si les das ese razonamiento, después el de ah bueno, pero, qué tal, que tal es algo que es recurrente que está pasando mucho y le pasa a otras niñas y así, o sea, a lo mejor ya te pelen.

MIRIAM: No, no creo

E. ¿Entonces tú crees que en tu casa también hay como una educación en la sé que normalice el acoso sexual?

MIRIAM: Mmmm

E. A lo mejor no per se, de que ay es normal, pero sí, como de que ay, les pasa a las mujeres, oh mejor no te llesves esa falda, porque te van a molestar.

MIRIAM: Si mejor me enseñan a prevenirlo, que pues igual te va a pasar ¿no? Mejor haz esto para prevenirlo, evitarlo cosas así.

MIRIAM: Tú consideras que el acoso sexual, en específico en los espacios públicos, limita tú tránsito, por ejemplo tu libertad de ir de un lugar a otro.

SARA: Sí.

MIRIAM: Sí por ejemplo, muchas veces que quiero salir y es de noche, si no consigo raite de alguien de confianza, mi mamá me dice no, no quiero que te vayas en Uber, no quiero que te vayas en taxi, y pues en camión mucho menos ¿no? Por la cuestión de estar en la calle en la noche esperando, si limita bastante.

SARA: Si por ejemplo a mí no me limitan tanto, no me dicen tanto en mi casa, pero yo soy consciente de, me van a matar, o sea, si por ejemplo mis primos si, son igual de vagos que yo pero tienen mucha más libertad, o sea de que ellos les dan la libertad, neta de que me regrese caminando de quién sabe dónde, yo o sea no manches a mí ya me hubieran matado, y supongo que también, no es nada de que condición física y así porque les ha pasado que los correteen cholos y no es sobre los cholos o sea los cholos nomás los van a asaltar, o sea en su mayoría ¿sabes cómo? O sea son muy diferente los peligros que corro yo, a los que corren ellos.

E. Entonces tú consideras de mayor peso los delitos que tienen que ver con algo sexual.

SARA: Los siento más peligrosos, o sea, pues si me asaltan con todo, si me quitan todas mis cosas, pues x o sea, ¿si me violan que voy a hacer?

MIRIAM: Sí

E. ¿Sabrías tú qué hacer en un momento en que, ya pasa de un acoso de un piropo, de un momento en que te estoy siguiendo, a que pase una violencia más fuerte, como una violación?

SARA: Pues si hay gente alrededor tienes que, intentar llamar la atención para que, se asuste y se vaya, o sea porque realmente por qué se supone que la actitud de los violadores, buscan presa fácil y entonces tienes que hacerte no una presa fácil, no tan fácil no tan vulnerable, es lo que yo tengo entendido.

MIRIAM: Mmm yo la verdad cargo, casi siempre intento traer una navaja conmigo o, o algo, o por lo menos en la bolsa en el monedero, o sea algo, con, si me llega a pasar eso, pues me puedo defender con esto ¿no?

SARA: Es que, según yo si traes navajas o cosas así, muchas veces las pueden usar en tu contra, son gente que saben, o sea que, no todos los violadores ¿no? Pero o sea si un cholo te quiere violar, sabe usar más una navaja que tú, te la puede quitar...

MIRIAM: Pero yo soy más de estrategia, esperararía a no sé, a que ya esté intentando algo, este desprevenido, o sea que y ya sacarla (hace un ademán de que pica a alguien con algo)

SARA: Se me hace algo muy peligroso, o sea sacar una navaja que, podrían usar en mi contra y no es que yo no sepa cómo utilizar una navaja, pero, ¿hacerle así? O sea no (hace un ademán de que tiene una navaja)

MIRIAM: Y si te me acercas, no yo lo haría más de que a cuando se me acerque esté desprevenido...

SARA: O sea no lo vas a amenazar lo vas a hacer

MIRIAM: Por ejemplo a cuándo o voy en la calle, o las pocas veces que me ha

tocado estar en la calle, intento irme por donde haya luz haya gente, transitar aunque camine más, por las calles haya menos peligro ¿no? Pero si la verdad siento que soy muy precavida en ese aspecto porque por ejemplo mmmm, porque hay muchas muchachas que no se si, no piensan o no se les da flojera caminar más pero se van por callecitas oscuras y demás o sea siento que tampoco previenen pero es que cuando va a pasar va a pasar

SARA: El pensamiento que...

E. ¿Sientes entonces qué el caso es evitar situaciones de riesgo?

MIRIAM: Sí o sea si las puedes prevenir, caminar por una calle transitada o una sola pues mejor vente por la transitada y te evitas problemas

SARA: Si es que eso se puede tomar con otros casos de criminalidad si sabes que están robando, pues evitas las calles oscuras y cosas así, es la misma a sabes que si hay violadores, evitar esas situaciones.

E. Ustedes, ya para terminar qué creen que es necesario para eliminar la violencia en contra de la mujer, en la sociedad

SARA: La educación

MIRIAM: Sí o sea, siento que hay una fuerte, fuerte falta de educación, porque, me

he dado cuenta que, pasa mayormente con, por ejemplo, los que violan pueden ser cholos y se salieron de la escuela incluso también no tienen ni trabajo, o sea no es gente que está preparada no tiene algo en que enfocarse, siento que es alguien con mucho ocio, pues no tienen preparación no le dan la capacidad, siento que si no vas a la escuela no tienes la capacidad de razonar. Y entender realmente porque puedo hablarte de respeto y tú no lo puedes entender o tienes otras perspectivas súper diferentes a las mías, por ejemplo a mí también me pasaba que mi familia tiene algo ya establecido y yo vengo a la escuela y me hablan de valores yo lo veo de una manera muy, muy diferente siento, que es falta de educación, principalmente.

SARA: Pues sí, falta de educación en el aspecto de que enseñarles de que si están haciendo diferentes las cosas, entre mujeres y entre hombres, yo creo que desde chiquitos, a las niñas a pedir permiso y a los niños que se los den, que avisen exactamente siento que, es lo más hacer a la gente consiente, estas enseñando a las mujeres a pedir permiso, a los niños que nomás pueden agarrar y que avisen, pues esas actitudes se pueden ver reflejadas en la forma en que reaccionan ellos pues, se va ver mucho de que el niño, le va a quitar a la niña y la niña no puede decir nada, le han enseñado que así es ¿no?.

2.2 Claudia estudiante de enfermería 21 años (Feria de la salud sexual)

E. ¿Fue en este año?

Claudia: ¿Tiene que ser en el transporte?

E. Si

Claudia: Sí pero de todas maneras hay más

E. Si quieres ahorita hablamos de eso ¿En qué línea fue?

Claudia: En la 18 es la que más uso

E. ¿En qué zona de la ciudad lo abordaste?

Claudia: Fue aquí, saliendo del cine como a las ocho.

E. ¿Ibas tú sola?

Claudia: Iba con una amiga.

¿Puedes describir cómo fue?

Claudia: Ah pues, no sé si cuenta como acoso, pero ajá el señor estaba parado, y nosotros sentadas y él se empezó a masturbar frente a nosotras.

E. ¿En ese momento cómo te sentiste?

Claudia: asqueada, me dio mucho asco y no enojada, a lo mejor enojada a cuando me salí del camión, pero, en ese momento si estaba más asustada.

E. En ese momento, ¿dijiste algo a alguien del camión?, lo que estaba sucediendo, ¿La gente reaccionó?

Claudia: Sí, a lo sacaron, del camión, pero pues porque lo vio alguien más, nosotros estábamos más asustadas de que, más petrificadas de que...

E. Después ¿volviste a ver a esta persona?

Claudia: No, no era como un vago algo así, se veía muy...

E. ¿Cómo?

Claudia: Parecía más un indigente, pues usualmente yo asocio que, o asocio que ellos, yo asocio esas conductas a que puedan tener, algún tipo de problema, ya neurológico entonces de que en cierta parte no los justifico pero trato de pensar así pues de que no sé, no sé si me explico.

E. Además del evento ya relatado ¿has sufrido más en el camión o en otro lugar?

Claudia: Pues en el camión, no bueno de que no sé, no me gusta cómo me ven, cómo me han visto, cómo no sé, cómo explicarlo, los señores cuándo voy a casa de mi novio, cuándo voy en la cuatro, van siempre, salen de la maquila y no me gusta, como me ven pero, pues no sé, sí con ideas más, o pues así.

E. ¿Tú crees que el acosador tenía un tipo modus operandi?

Claudia: No, no creo

E. ¿Le platicaste a alguien más lo que te pasó?

Claudia: Sí

E. ¿A quiénes?

Claudia: A mi familia.

E. ¿Qué reacciones tuvieron?

Claudia: Se asustaron, se asquearon y se enojaron, pero pues a qué fue en el camión

¿Qué hacer?

E. ¿No tuvieron la iniciativa de acompañarte a hacer una denuncia?

Claudia: No...no.

E. Después de lo que ocurrió ¿Crees que tengas mayores habilidades, para saber cómo actuar cuando seas acosada sexualmente?

Claudia: Pues sí, porque sí he ido por ejemplo, después de eso, hubo un curso, de defensa personal, para mujeres y, si me metí y todo, pero no, no sé ¿Qué más puedo hacer?

Pero sí, yo creo que sí.

E. ¿Sientes que las mujeres nos estamos acostumbrando al acoso sexual?

Claudia: Sí

E. ¿Por qué?

Es que yo he visto que muchos están diciendo, cómo que muchos están diciendo que esto es acoso, y muchos hombres están tratando de que no se vea así, cómo hacerse lo ofendidos para, o sea, cómo de que ahora no te puedo chulear, porque es acoso y pues sí, en realidad es acoso, a mí no me gusta que hagas eso, qué me chifles o de que... si no es en un plan de hacerme sentir bien, no sé, no sé cómo explicarme, eso que a veces, eso que piensan que están, que está bien, no se me hace bien y si se me hace que lo normalicen.

E. ¿Recuerdas la edad del acosador?

Claudia: ya estaba añoso no sé, como unos cuarenta tantos que o le calculo unos cuarenta y tantos que se ven más viejos por la calle pues. Y ¿sabes qué? También yo creo que a las mujeres se les hace muy normal tener eso, pues o sea, se les hace muy normal que les chiflen y se ponen audífonos, cómo cosas así, lo evitan, pero no hacen nada en contra de ello.

E. ¿Crees que cómo mujer te han creado para evitar el acoso sexual?

Claudia: Sientes que son la mujeres las que debemos evitar el acoso sexual, por ejemplo, pues hacerlo más evidente, y no yo no creo que podamos cambiar a nuestra generación pero sí a las generaciones que vienen, es muy difícil, que sí se puede, o sea, si se pueden sí, y platicar más y decirles que no me gusta eso, pero yo creo que ya es más de hacer nuestras campañas, o lo que sea ahorita para que los demás que vienen, no vengan así, de que es normal, ¿me explico? O sea criar a nuestros hijos bien pero no creo que aquí, se pueda hacer.

E. Sí fuera tú responsabilidad ¿qué harías para combatir el acoso sexual en las calles?

Claudia: No tengo idea, a la mejor, pues hacer más evidente, a dónde puedas llamar o no sabía a dónde llamar o cómo reportar, a la mejor cosas de esas. A no sé.

E. Después del evento ¿Has vuelto a ver a la persona que te acoso?

Claudia: No

E. Cuando le platicaste a tu familia ¿los hombres reaccionaron de alguna forma diferente a las mujeres?

Claudia: No en mi familia, si son muy educados.

E. ¿Qué otras situaciones de acoso sexual has vivido?

Claudia: Una vez me tocaron una bubi en la calle, o sea literal pasó alguien y me la agarro.

E. ¿y se fue corriendo?

Claudia: O sea, o iba llegando y en mi casa hay una reja y estaba cerrando la reja y estaba así como poquito inclinada y pasó y me tocó la bubi y se fue, y yo estaba muy petrificada no sé, a mí me pasa eso y me petrifico y ya nomás pase a mi casa y empecé a llorar. Pero no podía hacer mucho porque, ya tenía que empezar a trabajar y me bañe y así

rápido pero me sentí sucia todo el día, no sé cómo explicarme pero me sentía muy sucia.

E. Las mujeres ¿están indefensas en las calles?

Claudia: Deberían las mujeres saber más de cómo defenderse, o sea por biología somos más pequeñas, somos más indefensas, o sea sí pasa algo, tienen que saber más tácticas de cómo hacer algo, que los hombres siempre se pueden defender más rápido, no sé cómo explicarlo, no entiendo la pregunta o cómo va dirigida.

E. ¿Consideras que a diferencia de los varones, las mujeres son vulnerables en las calles propensas a sufrir agresiones?

Claudia: Sí, por ejemplo los hombres sufrieran agresiones sexuales o acoso, se enojarían, y se pelearían, es lo que hacen ellos los hombres.

E. ¿Podrías detallar un poco más a detalle las reacciones de los pasajeros a bordo al momento en que el señor se estaba masturbando?

Claudia: Ah no o sea, si lo corrieron, si lo corrieron de si, fueron buenos pasajeros.

E. ¿no hubo reacciones negativas cómo burlas?

Claudia: No me fije en eso, si me fije que por ejemplo las señoras así de que bájlenlo, o de que se quitaban y de que bájlenlo del camión.

E. ¿Crees qué sería bueno que choferes tuvieran un entrenamiento para actuar en caso de acoso?

Claudia: No

E. Usualmente ¿para qué traslados usas el camión?

Claudia: Para ir a mi casa

E. ¿En qué horario?

Claudia: En un horario nocturno, porque cuando uso el transporte, es de que mi mamá viene por mí, pero cuando uso el transporte es cuando ando con mi novio, y pues de mi casa o a su casa, tomamos el camión, porque él no tiene carro y mi mamá solo puede venir por mí en cierto horario, en la noche a la mejor a veces no puede.

E. ¿Por qué crees qué las mujeres se acostumbran al acoso sexual callejero?

Claudia: Porque es algo muy común, no sé, para mí es algo, muy común que te chiflen que si vas pasando con albañiles, entonces para mí es algo muy común y entonces me pongo audífonos, voy en mi rollo.

E. ¿O sea acciones preventivas?

Claudia: Pues por ejemplo a mí me da mucho miedo salir con el uniforme pero...

E. ¿por qué?

Claudia: Porque hay muchas noticias de que secuestran a estudiantes de medicina o de enfermería, no sé la razón, pero si pasa muy seguido, pues del acoso, procuro no usar nada que se me vaya ver las bubis, o shorts, cuándo ando en shorts trato siempre de que me recoja mi mamá o cosas así.

E. ¿Las mujeres se apoyan cuando una de ellas sufre acoso?

Claudia: No creo que no, yo creo que a veces me han defendido más hombres que mujeres.

E. ¿y por qué crees?

No sé yo creo que por lo mismo, de que para la mujer es muy común, yo creo que defienden más los hombres que las mujeres...pero ha sido mi caso a lo mejor.

E. ¿Sabes cuál es el trámite para denunciar el acoso?

Claudia: No

2.3.Liz, *Administración de Empresas 18 años (Departamento de derecho)*

E. ¿Fue en este año?

Liz: No me acuerdo, pues solo me acuerdo de una sola vez, pero yo creo que sí, fue en este año.

E. ¿Recuerdas la línea?

Liz: Cuatro.

E. ¿Centro o periférico?

Liz: Periférico.

E. ¿ibas sola o con un acompañante, una amiga?

Liz: iba sola.

E. Normalmente ¿para qué traslados usas el camión?

Liz: Para ir a todos lados.

E. ¿podrías relatar por favor como sucedió?

Liz: Pues o iba siempre que voy en el camión, me siento, en medio hacia la puerta de atrás, cerca para cuándo me voy bajar, iba casi hasta el fondo y yo de hecho iba escuchando música y ya cuándo me aburrí, me quite los audífonos, y ya nomás estaba con el celular y escuchaba que atrás de mí o sea, en los que son de cinco que había un señor cómo tipo cholito, no sé y estaba tirando besos, pero yo no sabía que me estaba tirando a mí, así o sea, o seguía en el celular no volteaba y ya pues unas siete veces yo creo, yo le calcule de que me estaba tirando besos y ya en una de esas que se paró el camión, él se bajó pero antes, de bajarse él se acercó a mí y me dijo en el oído adiós hermosa, algo así me dijo, y o de que volteo toda asustada así, le hice un carón, y ya pues se bajó, porque, se iba a bajar, por eso se aprovechó para hacer eso, pues ya o sea.

E. ¿Se lo platicaste a tu familia?

Liz: Pues yo iba esa vez a la casa de una amiga, y ya pues se lo platique a ella, y no pues no le platique a mi familia, y no pues no lo bueno no fue tan grave.

E. ¿Jamás le platicaste a tu familia?

Liz: Mmm no, a mi hermana ella es a la que le cuento casi todo.

E. ¿Cuándo se lo platicaste a ellas sentiste solidaridad, empatía?

Pues sí porque son mujeres han pasado por eso, o sea aquí en Hermosillo hay mucho, hay muchas personas que son así... muy mente sucia.

E. ¿Ese ha sido el único evento de acoso que has experimentado?

Liz: En el camión, sí.

E. ¿Qué sentimientos tuviste al momento en que te diste cuenta que estabas siendo acosada?

Liz: Pues me asuste y ya cuando se bajó el señor, cuando me dijo, eso pues, me enoje mucho y si estuve todo el día amargada se podría decir.

E. ¿Tú crees que el acoso sexual es algo que las mujeres nos acostumbramos en general?

Liz: Pues yo creo que sí, hay muchas como que se acostumbran, porque ya es algo muy usual pero, también en ciertas ocasiones, si ya afecta por ejemplo me ha pasado así, a veces se me resbalan las cosas depende de la gravedad, pero hay veces que si me hacen sentir mal, o así.

E. ¿Tú crees que el acosador te escogió en algún tipo de modus operandi?

Liz: No, yo creo que me escogió a mí, nomás por ser mujer.

E. ¿Qué edad le calculas?

Liz: Se veía un señor yo creo que de unos 30 años.

E. ¿Tú opinas que somos las mujeres las que debemos hacer algo para evitar ser acosadas?

Liz: Pues ay que difícil pregunta, pues no se digo que como no hay forma de que los hombres cambien, bueno la mayoría lo que son así, que deberíamos aprender a defendernos.

E. Sí fuera tu responsabilidad combatir el acoso sexual callejero ¿Qué harías?

Liz: Pues debería de haber cómo un tipo de norma o algo así, por el estilo, o que al momento tú de reportar eso que ocurrió, te tomen atención y porque es cómo, ay ni al caso que simple eres, y así o sea se lo tomen más en serio.

E. ¿Tú crees que la ropa sea motivante para el acoso sexual?

Liz: No, no creo no recuerdo exactamente que traía, pero siempre que voy a andar en camión, nunca uso shorts, ni cosas así lo más que llegó usar es tirantes.

E. ¿Sientes que no puedes ser libre por causa del acoso sexual?

Liz: De hecho, para irme al trabajo, o para irme al trabajo, yo trabajo en las noches de mesera, siempre para irme al trabajo, por eso del camión, ya no me gusta irme tan noche, o sea en verano sí, porque, ya oscurece más tarde yo lo agarro a las seis de la tarde, pero ahorita ya no puro Uber

E. ¿Nunca sufriste acoso en Uber o en taxis?

Liz: En Uber, no y hace mucho que no tomo un taxi, pues o creo que lo que ocasionó todo eso es que no educaron bien a las personas, desde que eran pequeños o han de ver tenido problemas o algo así, es muy importante la educación en casa no solamente aquí en una escuela y pues de eso depende así todo la actitud de las personas.

E. ¿Después de ese día te has vuelto a topar al cholito?

Liz: Mmm pues no creo que lo pudiera identificar, no lo recuerdo, fue un instante en que le tome atención cuando voltee al lado.

E. ¿Podrías detallar con mayor profundidad los sentimientos y sensaciones que tuviste al momento de ser acosada?

Liz: Pues yo casi siempre que ocurre algo así, no sé qué hacer, como que me quedo en shock, y ya después de momento cuando ya no está esa persona, siento una impotencia muy grande, por no sé, no sé porque, no sabes que hacer en el instante y si es cuando me entra el enojo, de no haberle dicho que cálmate o algo así o decir que al chofer ¿sabes qué? Este señor me está diciendo esto.

E. ¿Crees qué si hubieras dicho algo en el momento los pasajeros te hubieran ayudado?

Liz: Pues así de no era que había mucha gente en el camión, pero yo creo que sí hay mucha gente que si te ayuda más que nada las mujeres, también cómo ya saben la situación pues ponen de tú lado.

E. ¿Desde niña se te ha educado de alguna manera para defenderte del acoso?

Liz: Desde niña, pues sería delatándolo, o algo así que le de vergüenza ¿no? No sé, se me hace que ellos, ya saben que te puedes quedar callada o algo así y se aprovechan. Pues no sé yo creo que sería delatar.

E. ¿Sabes cómo realizar una denuncia de acoso sexual?

Liz: En realidad no, nunca he hecho.

E. ¿Crees que sí, tu experiencia de acoso la hubiera escuchado un hombre la reacción hubiera sido diferente?

Liz: Pues o tengo muy buenos amigos, me apoyan mucho, yo digo que si siempre me apoyan, se preocupan mucho por mí.

E. ¿El acosador estaba en sus cinco sentidos?

Liz. Pues yo creo que estaba medio drogado, se veía medio gastado, así como cholito.

E. ¿Recuerdas la zona de la ciudad?

Liz: Fue, no sé cómo se llama, la colonia pero es yendo para el norte, antes del Progreso cerca de la Rebeico.

E. ¿Recuerdas la hora?

Liz: Fue en la tarde como por las 5-6 de la tarde.

E. ¿Iba el camión muy lleno?

Liz: Iba medio vacío, sí había gente, y si sobraban varios lugares.

E. En ese momento había más hombres o mujeres.

Liz: Había más hombres.

E. Crees que eso pudo haber propiciado lo que sucedió.

Liz: No sé es que también, pienso que hay personas que no son así y sí sé que hubieran enterado hubieran hecho algo.

E. Además, de las palabras ¿qué más acciones tuvo el acosador que te incomodaran?

Liz: Eso que se me acercó demasiado invadiendo mi espacio personal.

E. ¿Cómo compararías esta situación con otros acosos que has vivido?

Liz: No, no sabría compararlos.

Anexo 3. Entrevistas a informantes clave

3.1 Entrevista a ex operadora UNE Sonora

E: ¿Cuánto tiempo trabajaste como operadora?

Operadora: Un año seis meses.

E: ¿Y en qué consistía tu trabajo que en línea y ruta trabajabas cuál era tu horario?

Operadora: Yo trabajaba en la línea 4 centro es una línea que transita de sur a norte, es esta larga dura dos horas 25 minutos y pues la principal función porque pues yo era operadora, ¿no? del camión es cumplir la ruta, o sea, llevar a cabo la ruta establecida y pues el el transporte de la gente no de los pasajeros.

E: ¿Y desde a que horas entrabas?

Operadora: Entraba a las... entre las 4:30 y 5:00 de la mañana ¿no? Ahí hay una ellos tienen internas rutas de personal y ya ellos nos recogen entonces yo tomaba mi ruta a las 4:30am.

E: ¿cerca de tu casa?

Operadora: sí, ahí cerquita y y deste este pasaba muy cerca y como yo vivía muy cerquita de ahí también, pues ya llegaba muy rápido.

E: ¿Ahorita usas el camión?

Operadora: ajá, soy también usuaria del transporte, ¿cuántas veces a la semana usas el camión? Pues diario, o sea, yo creo que ponle tú dos veces al día ¿no? ponle una ida y una vuelta en el caso. Algo que se me pasó ahorita que me preguntaste también y no lo comenté, es que: Los horarios, haz de cuenta que cuando tú entras ahí (Llegan los cafés) Gracias Haz de cuenta que cuando tú entras ahí se maneja un horario, como por así decirlo obligatorio y te ponen un horario de 16:00 horas un día sí y un día no. 16:00 horas y descansas 16:00 horas, descansas. La verdad para mí al principio, sí fue muy estresante yo duré así como un mes y fue muy estresante, más por el hecho de que como yo iba empezando no conocía bien la ruta, no sabía adelantarme, y yo me quedaba sin comer, o sea, yo desayunaba, y ya no no volvía a comer hasta las 10:00 de la noche, entonces yo

ya andaba de que así,(Hace además de tener hambre y estar débil) o sea me estaba durmiendo, pero ya de que no comía, pues ¿no?, pues entonces duré así como un mes y yo de que sabes que le dije a mi jefe: "Mira ya, o sea, cámbiame o quítame ya de estar en la noche, no sé, yo ya no quería trabajar tan tarde" y me movieron a tener el turno de 8 horas rotativo, o sea que una semana vas en la mañana sales a la 1:00, 12:30 y otra semana entras a la 1:00 y sales a las 10:00 de la noche.Y esos son los horarios que se manejan, Al final conseguí un compañero y ya me quedé en la pura mañana.

E: ¿Un jefe que te entendiera también, no?

Operadora: sí, me apoyó la verdad, porque está tan complicado muchas veces creo que en esto sí cabe mencionar que yo por ser mujer en el transporte si he tenido privilegios del hecho de que seamos tan pocas mujeres nos dan como que el privilegio de tener un horario mejor eso sí, pero en el caso de los hombres no es como "Oye estoy cansado. Ni modo es el horario que te toca."

E: ¿Y qué es lo que más te gustaba de ese trabajo?

Operadora: Mmm me gustó mucho así andar en la calle, o sea, no sé, me me encantó andar en la calle y, y conocer. Al final estuve. yéndome a otras rutas en apoyo, entonces me gustó conocer la ciudad, o sea, si estuve en varias rutas, no fue la única

E: ¿Cuáles otras rutas tomaste además de la 4?

Operadora ¿De la 4? en la cuatro era como la de mi base ¿no? pero a veces los fines de semana me daban otras, sí, era necesario. Tomé las dos 17, la 17 Bachoco, la Choyal, la 8, la línea 8, de la otra 4 Periférico, las dos línea 3 línea, 3 reyes, y 3 Monteverde y me parece que nada más. Ah, y las rutas 18 las dos.

E: ¿Cuál de todas te parecía que era la más problemática de todas esas?

Operadora: ¿Problemática? Ay, pues es que como yo estuve mayormente en la ruta 4, yo creo que entre la 3 y la 4 porque si me tocaron estuve muy poquito tiempo la 3 como un mes como y si me tocó me tocó ver algunos conflictillos ahí en los usuarios.

E:¿Y qué tipo de conflictos viste?

Operadora: Mmmm, Por ejemplo: a mí me tocó en la 4 más que nada hubo en tres ocasiones que sentí que pues falta de respeto, más dos principalmente de un hombre que

me iba presionando, o sea que me iba apurando, que tenía prisa, que yo era muy lenta y así me gritoneo ¿No? O sea, me gritó así. Yo lo que hice fue comunicarme ahí con los compañeros de monitoreo: "De que oye me estan gritando y así quiero que te apures" entonces ellos de volada me apoyaron y fue de que "sabe que al señor que aquí lo estamos viendo la cámara que trae camisa a cuadros le pedimos que por favor se baje la unidad" ¡y no quería el señor! ¿no? este... sí generó conflicto pero al final se bajó porque los mismos usuarios le dijeron "¿Sabes que? o te bajas o te bajamos acá entre todos."

E: Si te apoyaron. Sí, la verdad sí, y ¿qué es lo que menos te gustaba del trabajo de ser operadora?

Operadora: Las condiciones que tienen para ti como como operador así, por ejemplo la situación está del calor y que haya unidades y sin aire aunque yo como te digo por ser mujer tenía el privilegio por así decirlo de tener unidad con aire, pero sí me llegó a tocar que se descompuso u otras unidades que no traen aire ¿y qué más? Mmmm Pues no sé, es lo que más... ahorita te iba a decir algo y se me, se me fue de la mente, a ver si ahorita me acuerdo.

E: Aja ok bueno, ¿y qué era lo más difícil en tu trabajo?

Operadora: ¿Lo más difícil? Yo creo que lo más difícil es que aprendas como a lidiar y gestionar el estrés entre el tráfico el...mucho de gente que se sube y más que nada eso y las horas pico, porque ahí es donde puede haber este que más movimiento más estrés y más propenso a que pases cosas, ¿no? Entonces es mucho más complicado. Yo creo.

E: ¿Cuáles son las horas pico?

Operadora: ¿las horas pico? Ehm por ejemplo, en la mañana está las como desde las 6:30 hasta las 8:00 de la mañana, 8:30 es una hora que se te super llena, el camión y así todos pasan pasan llenos, ¿no? Y a mediodía más bien en la tarde en la tarde como entre las 3:00 y las 5:00 de la tarde es otra hora pico, como la salida de los trabajos de las personas. Ahí también hay muchos movimientos y de las escuelas también cuando ya estamos en un periodo escolar.

E:¿Y qué era lo más fácil? Lo que decías esto esto lo hago con los ojos cerrados.

Operadora: ¿Con los ojos cerrados? ¿Qué será? Este... no sé. Al final agarré una como un gusto por aprenderme rutas, no sentía que era muy fácil, pero yo me las ingeniaba y me era entretenido para mí es mirar o aprender esta ruta con el mapa y así eso me gustaba mucho, no sé si estaba como fácil, no, pero a mí sí se me hizo. Aprender me dicen. Sí, sí, sí, yo puedo por aquí por allá y así sí como pez en el agua, aunque no conociera.

E: ¿Cómo fue que llegaste a trabajar de operadora?

Operadora: Porque yo andaba buscando trabajo, como cualquier otro trabajo, no era mi objetivo, pero así, alguien me dijo éntrale ahí y yo dije, ay, no, ¿qué voy a andar haciendo ahí? ¿No? Pero fue...fue una idea que se me quedó y dije, ¡ay, qué padre! fue de que ¡quiero aprender a manejar un camión! y ya y ahí ya no me puede deshacer de eso, fue como un capricho para mí un reto, pues y ese fue mi reto aprender de hecho yo tomé un curso antes de manejo de carros. Ni experiencia tenía yo manejando.

E: Wow, ¿o sea que ellos ahí te enseñaron o cómo?

Operadora: Aja estuve dos meses de capacitación, te confieso que la reversa casi no te la enseñan ahí te dicen de que es que no la necesitas, entonces en la calle realmente no la necesitas. Pero ya cuando vas a agarrar a guardar el camión si la necesitas, o sea si realmente sí ocupas meter y encajonar el camión y yo aprendí. En eso sí yo me tomé mi tiempo porque como mujer o no sé si tenga que ver algo como el este... término del machismo, no sé, no lo tomé de esa manera, pero como mujer los hombres siempre te ven y de que: "Te voy a ayudar porque no, no te va a salir o no vas a poder o vas a estar batallando" ¿No? Entonces al principio sí me frustraba un poco porque todos me querían ayudar a meter el camión entonces de que, yo te ayudo, yo te ayudo para que no batalles y yo les decía, sabes que no me ayudes porque sino no voy a aprender entonces voy a tardar pero pues hay tiempo, no pasa nada.

E: ¿Entonces consideras que se te estaba dando un trato diferente por ser mujer?

Operadora: Sí, en cuanto a lo laboral así de de horarios y todo eso sí como privilegiado, pero por ejemplo en la cuestión de cómo te puedo decir de tomarte en cuenta para el trabajo de tomar tu opinión, no, no te toman en cuenta. No sé si me doy a entender.

E: ¿Cómo pero eso ya sería más, como trabajadora o por ser mujer, no, no escuchaban las opiniones que tú tenías?

Operadora: Pues por ser mujer, porque por ejemplo como te digo en los horarios, si todo te vamos a favorecer, pero me tocó una ocasión y eso se me quedó muy grabada que se descompuso el camión, se me descompuso el camión, ¿no? Entonces yo... yo eso éramos mi compañero y yo el hombre y yo mujer, entonces lo reportamos y todo, no quedaba, no quedaba y lo seguimos reportando, entonces un día nos tocó, me tocó a mí estar ahí en patio no salí a ruta. Me toco quedarme ahí y el camión estaba en arreglo y también estaba mi compañero, le hablaron, no sé qué pasó. El caso es que cuando fuimos de que vamos a checar el camión dijeron, a ver que ya haya quedado que ya esté bien, entonces la persona

que nos llevó a checar el camión solo se dirigía a mi compañero, ¿si me entiendes?, como tú no existes y y es de que mira ya quedó el camión Fulanito y ahora, cállalo, para que me digas qué tal entonces, pues lo calaba y así. Mi compañero él sí muy diferente a muchos se levantó y me dijo ahora revísalo tú me dijo cállalo tú y ahí fue donde yo me di cuenta que no había sido tomada en cuenta de todo lo que había pasado hasta que él ofreció, porque la otra persona a mí ni me volteó a ver. Pues entonces sí se daba eso, la verdad un poco, aunque yo la verdad. Yo nunca le tomé como importancia, pero sí me di cuenta de esa diferencia.

E: ¿Y cuántas operadoras son, bueno que te tocó mientras tú estabas?

Operadora: pues, a mí me comentó una persona de ahí de gerencia que éramos 23 contra 600, 600 hombres.

E: ¡Es mucha la diferencia! Si,

Operadora: ¿Cómo te gusta el 96%?

E: Me ha tocado una en la 17 y una en la línea 20 una güera

Operadora: Y ya muchas veces se sorprendían y decía. Ay, sí, sí habemos mujeres, pero ya cuando me dijeron la cifra dije, ¡ay, pues con razón!, o sea, no, casi nunca te toques una mujer, pues no es muy raro.

E: Me tocó una vez una y y ese día le tocó la mala suerte que chocaron.

Operadora: a la torre

E: pero no fue culpa de ella, o sea un carro iba saliendo de una, de su casa por ahí por la Mazatán. ¿Ya ves que son como muchas casitas, una una al lado de la otra? y el camión, pues iba pasando por su ruta, ¿Y le pego? o sea sí, no es así como que voy a pasar señor no salga ahorita, no por la señora iba por su ruta y el Señor se enojó que porque porque no se fija y así, o sea la trató mal por ser mujer así como que las mujeres no saben manejar el camión.

Operadora: Uy, sí, es súper común en ese comentario de: es que es mujer y yo yo que te digo que he estado un año y medio viendo tengo montones de fotos de choques y yo veo y digo ¡Nombre! o sea, y si te vas a la estadística y me dice un gerente que trabajaba ahí es que es estadística me dice o sea sí, ahí. Sí, ahí hay 600 operadores, hay 600

probabilidades de que sea un hombre y es cierto la estadística es mayor, pero pues cabe recalcar que todos, o sea, a todos nos puede pasar. A todos nos ha pasado algo, no solo por ser mujer, pero si sigue siendo molestia que digan esas cosas.

E:¿Dentro del camión alguna vez te tocó un caso de acoso sexual?

Operadora: No, no recuerdo en sí, pero sí me tocó que se subieran los chicos esos de la calle, pero si los mismos usuarios como te digo ellos mismos los bajaban. Yo conozco un caso de uno, pero no, no estuve yo en presencia, no, pero vi los vídeos y todo de un compañero ¡compañero operador acosando a una chica! ¿No? y yo lo mencioné en mis redes sociales por todo lo que me pasó. Y a él ni lo corrieron, o sea, solo le dieron como el castigo de te vamos a cambiar de lugar de haz de cuenta, o sea, lo protegieron, la verdad y yo a mí con todo esto a mí por así decirlo nadie me protegió.

E:¡Qué fuerte! más vale ser un viejo cochino.

Operadora: ¿qué onda con eso?

E: Así más o menos. ¿Mientras tú trabajabas tú veías que tus compañeros mencionaran que había muchos casos de acoso sexual.

Operadora:Pues sí, sí me tocó que me contaron así dos tres, no de muy seguido pero sí ¿O sea era algo es algo común? como te digo no es tan de seguido pero si me tocó poco poco que me platicaron una experiencia. Así y hace poco hubo una, pero no fue precisamente de acoso sexual. Fue de violencia y vi el video y golpeó a una mujer, así sin sentido de nada ¿Sabés?

E:¿El operador?.

Operadora:No un usuario.

E:¿El usuario?

Operadora:Y no se si está mal de la cabeza, o qué. Por qué yo vi el video. No te puedo decir me lo pasaron, pero me lo enseñaron y ella iba de que normal haz de cuenta sentada, creo que hasta llevaba los ojos cerrados. Y él viene de atrás y la golpea, o sea la golpea con toda su mano y ella ¿o sea qué pasó?

E:¿Y qué hacen los demás usuarios?

Operadora: Ehh pues venían señores venían todos y el primero que lo vio lo agarró y le pegó. Y ese hombre que agarró a pegarle a la mujer se agarró a pegarle al otro. Se agarró a pegarle al otro, ¿no? El que la estaba defendiendo y luego venía uno atrás que también de venía atrás y se colgó de los destos y se colgó y le pegó una patada, o sea, al agresor, ¿no?¿Y el el operador que hizo? el operador iba manejando y haz de cuenta que venia así de ¿Qué está pasando? ya se paró el camión y ya también se bajó a ayudarle, ya supo que le habían pegado a la muchacha y dicen que entre 6 personas, o sea, se bajaron y entre 6 hombres, lo estaban sometiendo, no podían entre los seis. Yo creo que no estaba bien de su cabeza, no sé, pero se fue él fue a golpear a la mujer, pues eso fue lo más loco, no que que sin deberla ni temerla así.

E:Bueno, y es que debe ser difícil porque, o sea, cuando manejas tienes que ver para adelante no es como que tengas que andar viendo atrás.

Operadora:Me dio risa porque vinieron hasta acá golpeándose, y el así ¿qué está pasando? Ay no si estuvo feo pobrecita la muchacha

E: Pero está está bien, ¿no? Pues no le saco sangre ni nada.

Operadora:Dicen que sí dicen que se pegó con la con el asiento con el de este círculo. Yo ya no vi, porque en el video yo lo vi que todos se agarraron ahí.

E:¡qué fuerte!

Operadora:¿Qué fuerte, no? sí, no, y te digo, o sea, debe ser difícil para los operadores, porque ellos no son niños a los usuarios, osea ellos tienen que manejar y en la medida de lo posible, pues no, no los capacitan para eso, qué hacer en caso de que sopapeen al usuario no es cierto, no nunca te dicen cómo cómo reaccionas pues o qué es lo que tienes que hacer, aunque en primera instancia, pues hablarle a las autoridades, no a la policía.

Operadora: Sí, pues es a tomar tu teléfono 911.

E:Entonces la empresa. ¿no les dice nada cuando hay un así que en caso de acoso sexual ustedes tienen que hacer esto esto y esto y llamarle a fulanito llamarle a sutanito?

Operadora: No, lo único que he sabido que tenemos un botón de pánico, pero no, o sea, pues el botón de pánico en algunos sirve en otros, no Y así ¿me entiendes?

E:¿Tú alguna vez lo llegaste a usar?

Operadora:No.

E:¿Pero sí servía?

Operadora: Yo según yo sí, porque a mi mujer sí creo que una vez pregunté y me dijeron, no sí, cualquier cosa, pues ahí está el botón de pánico, ¿no? Yo por por mí también por mi seguridad. Entonces sí, pero no te hacen así específicamente de mira, te vamos a capacitar o decir que en caso de acoso sexual o esto hagas esto...

E:Entonces este si si la muchacha, por ejemplo la acosaron y quiere denunciar ¿Qué es lo que tiene que hacer? ¿ir ahí al patio o hablar con el operador?

Operadora:No sé, no sé, fíjate, no sabría decirte porque cuando he visto que surge un problema, yo sé que llaman al 911 llega la patrulla y atiende el caso ¿No? Ya sea llevárselo o bajar a la persona ya sea que está haciendo lo que está haciendo, pero yo pienso que de eso tú tienes que acudir, ¿no? a poner como que la denuncia, ajá y por ejemplo en el video de los camiones si se llega a apreciar tú lo puedes pedir ¿no? Porque pues los vídeos que se han filtrado se ven muy bien, claramente. Sí, yo creo que sí, entonces yo creo en lo personal que estás en tu derecho de pedirlo y y ajá y abrir como que la investigación ¿no? disponer tu denuncia, porque en realidad también esa es la finalidad de los videos que tengan un mejor control monitoreo y también cuando hay un problema un choque; de hecho los vídeos a nosotros como operadores nos ayuda porque tiene cámara frontal y muchas veces que se te metió, que esto que el otro entonces eso te ayuda cuando hay un choque te puede servir muchas cosas.

E:¿A ti te tocó chocar cuando estabas ahí trabajando? sí me tocó dos veces.

Operadora:Bueno, choque así de carro ¿no? pero fueron muy leves fue porque yo le iba sacando la vuelta y le pegue así al carro. ¡Dos mil pesos, me salió ese! sí pero de esos a los que me han contado compañeros: De que un choque de ocho mil pesos

E:¡Ay no!

Operadora: Y retrovisores, también el primer día yo me llevé el retrovisor de mi camión con un árbol. je, je. O sea si tuve percances, pero nunca fue algo grave ¿Y tú en esos casos, sí viste, sí que ah las cámaras sí, sí, nos ayuda si nos protege? sí, sí, porque también tuve otros que no fueron de mi responsabilidad que fueron de gente que se pasó altos y así entonces ahí la cámara se ve clarita así, claramente hubo un chico que por las cámaras se vió que se pasó del alto, pero iba bien recio y yo me lo llevé, yo iba despacito, pero fue tan rápido, que yo me quedé así, o sea, ni siquiera ni frenar ni nada, me quede paralizada ¿y todos tú y todos tus usuarios estaban bien? no sí, todos muy bien porque como te digo yo iba despacio en realidad. Yo iba despacio. Él iba muy recio y a él le alcanza a rozar a la parte de atrás de su carro y se dio vueltas el carro, o sea él, sí le fue muy mal en cuestión de lo material, ¿no? Porque él también estaba bien. Ya lo lo material como sea, sí, y después me quiso echar la culpa a mí en todas las formas que hizo culparme, pero cuando bajaron los vídeos no es que aquí está te pasaste el alto.

Aurora: ¿Y esos vídeos los bajan, pero quién quién los tiene? ¿O sea, quién puede tener ese acceso? ¿o tú los pides? de que oye, choque necesito que que bajen esos vídeos...

Operadora: Yo haz de cuenta que cuando hay un percance, así hablas al equipo de monitoristas, que son los que están por ejemplo, con la empresa ¿no? la empresa tiene su propio equipo de monitoreo, por eso es que acabo de chocar o me chocaron. Estoy aquí en tal parte y ellos son los que tienen acceso, o sea ellos bajan el video, pero no me lo dan a mí ellos se los dan al encargado de siniestros los que van y atienden ¿no?, el, el choque ya ellos cuando llegan llegan con el vídeo, o sea, esa es su reponsabilidad, arreglar sus accidentes como quien dice él y y el de la aseguradora, pero el video se lo van a pasar a el de de siniestros y cuando ya llega la aseguradora el tránsito y todo así es como se hace.

E: Pero no hay digamos, ¿no hay un procedimiento, por ejemplo en caso de acoso, así que hubiera una persona encargada de los acosos y los videos de acoso?

Operadora: No de hecho yo siento que eso sí, necesita necesitan más ponerle más ganas a eso porque hace poco hubo un choque de un camión le pegó un carro que estaba parado y la propietaria y el muchacho del carro vinieron conmigo de que el camión nos pegó, no puedes hablar ahí y yo hablé y le dije ¿Sabés qué? Y se veía la mancha naranja, pues no era camión y le voy a me están diciendo que que le chocaron el carro estando parado era el camión tal y ella se fue, pues ya no está aquí, qué onda y no, pues que ponga en la aplicación su reporte que no sé qué y luego me dice la la muchacha es que no usamos camiones, o sea, ya ni siquiera para la aplicación, o sea, es un yo siento que tú tienes que hacer caso inmediatamente al reporte que ya te están haciendo porque tú no haces el camión por ejemplo y tú dices, oye, pues a mí que me acaba de chocar el camión. Yo creo que voy a ir a la aplicación, o sea, como como atienden eso como que no dan una atención rápida, como que no sé si no son conscientes de la situación.

Operadora: Claro, sí, pues o sea en el momento o sea sí, una vez mi mamá así de que ni siquiera ni siquiera quería poner una queja, quería felicitar a un camionero un camionero de la línea 16, Monteverde ¿no? que muy amable el Señor me me bajó en la sombrita y qué número de unidad y mi mamá pues es el del 1 de la tomé a tal hora me bajé en tal lugar a tal hora y nunca le le dije no? Pues digo que le dieron el avión y mi mamá dijo yo creo que no lo felicitaron porque no les di el número de unidad y o sea, imagínate que hubiera sido algo malo y ella por no tener ese dato ya no le iban a pasar el reporte sí, pues sí o sea es lo que ella me dijo o sea deben de buscar una manera en que el usuario pueda mandar sus buenos sus felicitaciones sus reportes sin que les estén pidiendo tantos datos por tanto uno no va en el camión viendo esas cosas y a veces no lo traía ahí arriba sí y me acuerdo no? Pues este sí me lo llegó a topar en las entrevistas le dije le voy a decir me dijiste un señor de bigote la buena referencia entonces un señor de las motiven y si lo conoces.

3.2. Entrevista a Juan Nieves

Nota: por problemas con el audio la entrevista le falta una primera parte además por cuestiones de privacidad no se muestra el nombre real del informante

Juan Nieves: Te ofrecemos pagarte un porcentaje de la luz, entonces la AC va y habla contigo y te dice (o un representante) oye ¿Sabés qué? queremos poner un reloj checador que es donde checas y pones tu tarjetita y esté... mm te ofrecemos pagarte un porcentaje de la luz. Entonces, ellos conectan el reloj checador ahí ellos hacen instalación que realmente solamente es meter un pinche palo a una caja sellada y que el representante pasa se baja y pone la tarjeta y checa se va y ahí con la tarjeta le van descuentan. Creo que son 20 pesos por minuto. Son 20 pesos por minuto creo que son 20 pesos por minuto y te descuentan ¿no?mmm esta bueno (Prueba el café) la verdad ¿de qué? Pero sí, en un momento era muy eficiente para mí además fijate yo como usuario y como alguien que trabajaba con mi papá ahí.

E:¿Tú manejabas el camión?

Juan Nieves: No, no, no, yo no manejaba el camión yo lo que hacía era eh, iba a recoger el dinero, cuando había que reparar cosas yo las reparaba con mi apa, mi papá es él mecánico yo solamente era el chalán, entonces ehhm se que motores estaban en ese momento ¿no? cuáles eran mejores, lo que pensaban los concesionarios de cada una de esas cosas, porque había gente que usaba un motor que se llamaba 7.0 diesel ¿sí? y es un motor de 8 cilindros ¿Si te acuerdas cómo? te explique el otro día. Pero luego pasa un fenómeno bien interesante porque cuando conforme avanza el tiempo por esto de modernizar todo lógicamente lo que quieren un poco es cambiar de camiones y los camioneros se rehúsan un poco cambiar de camiones o de microbuses,

E:¿por qué no son cómo los de aquí?

Juan Nieves: son más chiquitos, son pequeños como las combis parece los combis traen los caben 20 personas sentadas 20-25 algunos. Entonces los camioneros se rehúsan y que el Gobierno quiere presionar para la modernidad y esas cosas con la excusa ¿no? hay un discurso de la modernidad acá de que no es que están contaminando más. Ya sabes esto esta gran mentira de que los los autos son los que contaminan más cuando realmente la industria es la que contamina, ¿no? Entonces presionan mucho los concesionarios que son gente que sí tiene lana, pero no tiene, no sé, no tiene 300.000 o un millón o medio millón de pesos.

E:¿Por ejemplo cuánto cuesta un camión?

Juan Nieves:¿Un camión?, no sé en cuánto anden ahorita, pero en ese momento solo en el 2005 cuando estaba mucho la presión un camión te podía salir medio millón de pesos. Hasta algunos dependiendo el millón o más, o sea,

E:¿qué cuántos camiones puedes tener?

Juan Nieves: No muchos ¿sí?, lo que puedas mantener. Otra cosa es que hay concesiones y rutas (aquí ya no se usa así porque lo tienen toda la empresa) y entonces lo que hicieron fue comprar a los concesionarios y puedes trabajar dependiendo cuantas tengas. Haz de cuenta que yo tengo un soy socio ¿sí? doy una aportación a la AC que para eso los socios tenían que aceptar, ¿no? Entonces tengo dos concesiones de ruta. Sí tengo la 17 Express y tengo la 17 Bachoco, solo puedo meter un carro para cada ruta, o sea una de la 17 Express y una de la 17 Bachoco ¿por qué? Por que esas son mis concesiones si yo consigo dos concesiones puedo tener dos concesiones y así sucesivamente y eso cuesta obviamente ¿o sea es el dinero del camión, más la renta de la concesión, porque es como una renta no? no la concesión se otorga, se otorgó en su momento porque ya tienes de por vida, pero hay gente que te la renta . Ya no porque la compró la empresa. Hay gente que te la renta ...

E:¿cómo el uber?

Juan Nieves: Aja y te rento mi ruta y tu dame ¿sabes qué? dame dos mil pesos a la semana. Mi papá eso hace porque ya no ya no puede estar arreglando todo.

-Ya cómetelo no te hagas.-

Juan Nieves: Perdón me gusta hablar de transporte público. Fíjate yo de hecho, tengo mil proyectos que quiero hacer en la vida y el transporte es uno. Mmm, quiero hacer mmm un artículo algo sobre el transporte público, pero desde la visión de quienes no se ha visto. De hecho yo vi muchas cosas, cuando yo fui a patio ahí ellos tienen una inquietud por decir lo que a ellos les pasa. Es que es bien complicado o sea, mira mi papá decía todos los choferes en la vida, te van a robar ¡Todos! Mi papá es un hombre duro obviamente como te he contado te digo siempre que hablo de mi papá y mi mamá me dice eso a veces hablas de tu papá como si fuera el diablo, pero es que para mí sí fue el diablo. Entonces me cuesta hablar, no es tan malo como yo lo pinto yo sé, o sea, es buena persona porque por ejemplo, cuando se murió mi tío mi papá se encargó de mis primas y son como cuatro, o sea, imagínate mi hermana yo mis primas que son cuatro y luego mi otra familia o sea es un chingo de ¿y todos en tu casa? , no, no, en mi casa no, mis primas vivían en otra casa con mi tía, pero mi tío murió, pues entonces mi apá estaba como procurando acá tratar de que estuvieran bien, pero lo que te digo de mi apá es que es muy resentido. Entonces el día que se la hicieron de pedo como de que tu no eres mi papá. Ahí nos vemos no es de que lloro acá, probablemente sí lo hizo es cosa de él, pero la neto es ah, okay, no te puedo decir qué hacer con tu vida ni ni nada, o sea, no te puedo decir que está bien y que está mal, está bien, no voy a meter, no soy tu papá, pero ya te voy a ayudar, o sea, sí, porque es así es entonces mucho tiempo te digo fue un tiempo en el que había mucho dinero en mi caso, no, no éramos ricos, pero yo me acuerdo que en un día podía contar así, en las rutas y 10.000 pesos ¡¿No?! Y 10,000 pesos del 2000 O sea yo tenía 16, 17 años ...

E: Jajaja ya hablas como anciano

Juan Nieves: sí sí sí, devaluaciones, yo llegué hasta juntar de 10,000 pesos en una, pero teníamos fíjate era una chinga porque teníamos cinco microbuses, cinco y de esos cinco teníamos dos rutas rentadas que nos rentaba un señor Don Lupe Virgen un viejito. Y Don Virgen era un señor viejito que ya no trabajaba y que no confiaba en sus hijos, así de pelada porque sus hijos decía que se sentían Juan Camaney. Entonces le caía muy bien a mi papá entonces a le rentó la ruta a mi papá de hecho sus hijos lo odiaban a mi ápa, por eso le caía muy bien a mi apá y le rentaba la ruta entonces el viejito nomás iba a tirar chingazos a la junta cuando iba mi ápa (Eso era medio chistoso). Y nosotros sacábamos, pero esas rutas eran en las mejores rutas en ese momento, o sea, haz de cuenta que era la que más gente subía 11 y México juntaba un montón de rutas, porque iba por la calle 11 y no había casi ningún camión que pasara por ahí, se metía, si se metía a unas colonias y luego se iba por toda la México que es una calle larga y no la más transitada pero si muy larga y alcanzaba a agarrar la gente que iba a la secundaria, 9, la que iba al CBTIS que o sea, ahí ya terminaba la ruta, pues y se regresaba bueno no terminaba, sino que se regresaba, ¿no? Entonces agarraba un montón de gente, entonces esos camiones iban, llenos, llenos, llenos, llenos, o sea imagínate el chófer podía robar y todavía le daba una feria a mi apá.

E:¿Entonces como dice Wyman a ellos no les preocupa tanto mientras ellos tengan su ingreso constante?

Juan Nieves: Si, si, o sea también como los choferes, o sea, tienen que ver tu trabajo, no también, o sea, sentirse parte de él como dice el Wyman no suena muy romántico como es, pero la verdad es que muchos de los camioneros viejos realmente querían mucho a su camión. O sea todos los días limpiándolo si les da hueva le pagan al barredor, o sea, allá, hay gente que se dedica solo a barrer camiones.

E:¿Pues en Patio aquí también hay eso que no?

Juan Nieves: Pero según yo son... o sea, llegan en la noche los lavan, pero haz de cuenta que allá llegas a la terminal porque todos los camiones allá tiene una terminal

E:¿Aunque sea el camión de tu papá debe de llegar a pernocta?

Juan Nieves:No no hay pernocta se lo llevaba a su casa, bueno, lo mejor es allá se lo llevaba a tu casa el camionero para que no para que se levantara y se fuera a chambear y no batallara, se lo llevaba a su casa, pero ahí en la terminal te digo en la mañana llegaba y llega y sale el Panchito acá, el Panchito: "¿Qué onda te voy a limpiar el camión?"- No pues simón- entonces se subía pum pum pum barria ta, ta, ta ta cinco minutos, la siguiente vuelta, se iba regresaba, ah lo lavaba, ah la siguiente vuelta las llantas, o sea, cada vuelta le hacía algo y tú le pagas una feria al vato en ese momento 30-40 pesos y el vato en tres vueltas te lo limpiaba todo y ya ya tenían sus equipos los vatos así como: "¡Eh no te metas con mis camiones!". ¿No? Y así pues y también como que no había competencia porque sí, entre ellos hablaban y vamos a cobrar esto, (Para que los camioneros no regatearan)... (le toma al café)

Juan Nieves: Entonces, eh, otra cosa, es que yo creo que fue un gran error dejar quitar la personalización de los camiones homogeneizarlos así de que estos todos van a ser iguales los camiones, todos. Pero estoy seguro que no cambia nada, o sea estoy seguro de que no cambia nada de sentido de que probablemente los mismos traen dibujitos de los Looney Tunes, traen dibujitos de a lo mejor de Goku algo así no, no sé.

E:Había un señor que tenía todo todo el 17 Bachoco tapizado de de cosas del Taz así todo todo.

Juan Nieves: También había una allá y era que me parece un error a mí porque eso hacía que el trabajo del camionero significará que el camión era de él, pues, o sea, lo lo lo hacía que ah, o sea.Y eso hace que como.

E: ¿Cómo el señor que se llevó su palanca jajajaja?

Juan Nieves: Si pues o sea, no puedes meter nada a tu unidad porque el día mañana te la cambian pues. Y eso lo separa un poco de... de es como cuando... era Marx quien hablaba ¿no? de la separación de cuando no sentías que tu tu trabajo se había materializando algo, no? ¿Cómo se llama? esto que por ejemplo, el el que hacía la producción de maquila o el granjero ¿no? nunca consumían nunca consumía. Nunca consumía esos productos, pues siempre los iba y que se veía que se vivían y ya ahí compraban el mercado otra cosa, no? Bueno, eso nos pasa ahorita entonces yo creo que les pasó algo similar pues pues, o sea, ellos ya no sienten muchos de ellos tanto una conexión con su trabajo ni quieren tanto hacerlo, porque es mal pagado, la gente no los quiere, este los tratamos mal en todos lados, ¿no?

E:¿Tú crees que es el chivo expiatorio?

Juan Nieves: Si, lo son creo porque es bien fácil, echarle la culpa al camionero, ¿no? O decir y creo que nosotros. Incluso como me toco a mi el otro día la otra vez, : "Pinche camionero" ¿no? pero la realidad es que ellos ni son un chingo, pues, o sea, el, el vato que salió por exceso de horas. Te acuerdas ayer, o antier salió un vato por exceso de horas, ¿Sabés qué significa eso? que a la semana tienen derecho de hacer ponle tú ¿no? que 50 horas ese güey era viernes y ya se había acabado sus 50 horas, ¿no? O sea de toda la semana era ¿jueves o viernes? no me acuerdo y ya se las había acabado; el jueves fue y, o sea un güey en cuatro días se chingó lo que tiene que hacer en seis o siete. Sí o sea, porque no, no hay choferes dicen, pero porque no les quieren pagar bien ¿porque roban la chóferes? porque obviamente si si tienes un trabajo en el que te pagan de la mierda y lo pierdes y sabes que lo vas a perder la parte ¿pero mucha gente dice que que ganan muy bien? pero no, ¿cuánto gana como 2000 pesos a la semana, no? Entonces? O sea, digamos si ganan mejor que nosotros pero pero en total son como 9,000 al mes, pero o sea, 9000 pesos por estar en unidades que no funcionan bien quedarte tirado y que sea que te rescaten y que tardes hasta seis o siete horas en que te rescaten, o sea, vale la pena jugarse la salud, el estrés de ir con la gente por eso.

E:Yo creo que también tiene que ver que o sea 9000 pesos a lo mejor para una persona sola se le hace fácil, no? Porque también hay otro elemento que muchas de las personas que se quejan son estudiantes. Los quejosos son gente joven, o sea, los viejitos las señoras los señores son de todos los que se quejan una pequeña parte.

Juan Nieves: Esta interesante eso fijate, pero, supongo que también porque la gente viejita como que está en el rollo de estar trabajando o bueno, los viejitos están en el rollo de que hay veces que es difícil como que son más empáticos, ¿no? Y los estudiantes viven como de desde esa burbuja, ¿no? de hecho me parece que pasa mucho en la universidad, en la universidad y en la academia, que es como una burbuja donde todo es ay no como perfecto

todo esto comienzo sus deficiencias, pero ay, sí, todos somos bien, así. Pinches vatos de derecho pero bueno eso es otro rollo. Pero yo sí creo que haberles quitado a los camioneros el que pudieran tener su lanita porque les pagaban por boleto, pues haz de cuenta ¿allá, no? Aquí debe ser igual tú cuando subes allá te dan un boletito de papel de arroz que sirve para hacerte un gallo también. La gente siempre pensando en eso, pero bueno...

E: ¡Pero si esta muy chiquito te sale un gallito!

Juan Nieves: pero pegas dos y haces un gallote. Entonces es como fumar con la Biblia pues es como quitarle una página no es lo mejor, pero es lo que hay. Entonces les pagaban, creo que en aquel tiempo que a mí se me hacía un poquito 1.50 les pagaban Pero pues está bien, por ejemplo en una parada, cuánta gente podías subir casi pon tu 30 personas más o menos. Bueno, allá no son tan grandes.

E: ¿Si, porque dijiste que le cabian 20 parados?

Juan Nieves: No, 20 sentados.

E: ¿Y cuántos parados?

Juan Nieves: Ponle tu unos 10 bien acomodados.

Juan Nieves: Si puede que sean los 30, 30 de una vuelta ¿no? digamos que son 30 por 1.5 ¿cuánto es tu qué eres buena en matemáticas?

E: No, no soy buena pá las matemáticas.

Juan Nieves: Son como eh, 45 pesos ¿no? Más o menos. Pues ahí está nomás en una en una sola parada. En una sola vuelta, ¿no? pero es que la vuelta completa porque a veces la gente no se baja siempre en el mismo lugar, pues no obviamente no le juntan 30, se juntan más, porque, haz de cuenta yo me subo aquí en el centro y me bajo en el Wal-mart del soli o antes, y tú te bajas, no se la gente va subiendo y bajando digamos que por vuelta gana unos 60 pesos 60 -70 pesos no está mal, pero si es una chinguita andar todo el perro día porque eso sí, es andar todo el perro día total, si ellos se esforzaban más como por cumplir con los horarios.

Juan Nieves: ¿Por qué? porque el horario depende mucho, pues resulta que si a mí me toca el horario 7 y a ti te toca ¿también se maneja, así? Sí son horarios, que tienen el

horario fulano de tal que tiene el horario otro y así. Si a mi me toca el 7 y así te toca el 8, pero yo sé que si me pongo trucha me puedo lo que llaman sentarse que es me recorro en mi horario y me espero un poquito, ¿o sea me atraso? me atraso, me atraso tun, tun, tun, y cuando llego a la prepa al CBTIS está un chingo de gente, pues esperando subo toda la que puedo y me vengo en putiza, pues o sea ¿sí?

E: ¿eso es sentarse?

Juan Nieves: Eso es sentarse, y lo que hago es que recuperé horario yo después o sea, porque voy rápido, pues. Como ya va la unidad, llena. Ya no puedo levantar porque traigo la unidad llena. Eso hacían mucho los camiones cuando cuando todavía no no había al cobro ese con la alcancía. Sí, o sea es lo que hacían pues, pero, sí es cierto te dejaba uno y el de atrás te levantaba pues ¿y ahorita, qué pasa? Van dos atrasados, y ninguno te levanta: “no es que veníamos juntos y y como veníamos juntos creí que el otro iba a levantar” porque no, no hay no hay ninguna repercusión en eso, pues sí, no hay ninguna repercusión y es lo que lo que termina pasando, pues de que el chofer dice: “claro, el de atrás los recoge” y el que viene como pegado a ti dice: “Ay, guey pues ese guey viene enfrente se va a parar” en cambio cuando sí estaban peleando como por eso por las desas, a huevo que se iba a parar uno, pues de los dos se iba a para uno o ya sabía el otro vato este güey, porque los ven y ven cómo viene el micro. En este caso el micro ya ven que el micro viene como que agachadito bien a veces hay unos micros que traen ventanas atrás, ¿no? Ajam hay muchos que traen ventanas atrás entonces ya mira el camión ¿sí? lo mira de lejos y dice: - Ah este guey ya viene lleno, entonces ya sabe que se tiene que parar y si se peleaban ¿no? con el otro: -Eh te pasas de verga- pero también al camionero, le cobraban (INAUDIBLE), pues allá le cobraban te digo 20 pesos el minuto o sea, tú tenías que llegar a tales horas, ¿no? A las 3 tienes que estar aquí, a las cuatro tienes que estar acá, y así y checaban no con reloj checador y es así no había forma de transearte de que le pasas 20 pesos al cholo, para que te haga el paro, que no te no te agreguen los minutos, ¿no? Entonces por no pagar sus 20 pesos se ponían al tiro, pues entonces ya saben aquí, puedo chacalearmela, aquí, no. Aquí siempre buscan mañas por todos lados incluso aún, aún así, aunque hay cobro con tarjetas buscan sus maneras.

Juan Nieves: Así, (hace ademán de tomar el dinero del pasaje con la mano) o la manita de cochi ¿no?, pero sí sí, la verdad creo que sí le robaron como que stu sistema ya se sienten como un Oompa Loompa para que ya muchos de los camioneros, los camioneros de esa generación se se salieron, ¿no? Si se salieron porque no les gustó trabajar así, pues esa es otra, no muchos ahora trabajan en las maquilas...

E: En los camiones de las maquilas porque porque el Eduardo, el otro día me dijo...

Juan Nieves: Y otros están de uber, sí, es que definitivamente no les sentó nada bien el el modelo, ¿no? Y te digo también esta idea de que que el monitor es como un arma de dos filos, ¿no? Porque si tienes como el ah, estás viendo si pasa algo cosas muy feas como

que alguien se cayó algo así, pero también ¿sí? tienes al chofer así de que dice “puta, madre me están viendo, o sea, ya sonó el radio” ¿y cómo nos contestan? ¿ves la cadenita? “¿¿Ah que hice a la verga?!” sí? o de que llaman a monitoreo de la empresa y no les contestan. O de que nosotros decimos: -ay, marcale a fulano- y ya le marcan porque en el monitoreo son...

E: ¿allá no hay cámaras?

Juan Nieves: Si hay cámaras tienen más gente y está más chido que que nosotros pero, ellos hacen más cosas. En monitoreo de la empresa si hay cámaras que pueden ver lo que está pasando, en la unidad, pero tienen más cosas que hacer pues...

E: ¿cómo qué?

Juan Nieves: Los de logística porque tiene que acomodar los camiones ¿allá sí los acomodan? Allá los acomodan de que o sea hay que agarrar el camión que llegó, y acomodarlo a la chingada y ver que tiene ver cuáles son los que ocupan esto no sé, tons nunca, alcanzan. ¿ Por qué crees que aquí nunca se pueden acomodar los camiones los horarios?

Juan Nieves: Muy buena pregunta, yo creo que porque ya son camiones que ya muchos no funcionan tan bien y ellos dicen que aceleran, pues esa es una , o sea agarran viada algunos como el que nos dice acá rato de ques que no alcanzo, no lo puedo alcanzar y otra es que cuando se van sin levantar, por ejemplo no es la mejor estrategia para, para alcanzar, porque vas bajando gente de todos modos, pues, o sea, lo que debería haber es alguien siempre checando los camiones es decir. Ah, el intervalo ya se está acortando, no este está se está acortando. Están acercándose mucho y vamos a decir el otro te estás atrasando acelerale, picale. Y el y el de atrás decirle, oye, este vato va a estar, va a ir medio rápido tu levanta la gente de atrás, ¿no? Para que te acomodes.

E: ¿No existe esa comunicación con los de empresa, porque ellos tienen supervisores que no? Se llaman jefe de ruta ¿que no?

Juan Nieves: Jefe de línea se llaman

Juan Nieves: Y aparte que bueno, no sé cómo será. El tráfico aquí son muchos factores, pues también el chofer necesita mucha experiencia para saber dónde puede dónde va a perder tiempo, dónde va a ganar tiempo, ¿o sea que si no conoce la ruta ya...? ya mamá, o sea, aunque se la sepa de que de que a me sé cómo es el mapa el por dónde me tengo que ir,- pero no conoce el recorrido- Así cómo no se te haz fijado que de repente, el Wyman dice, no, güey, es que son las 2 de la tarde y ya va salir la gente, de no sé dónde

acá. Porque el Wyman sabe: -ah, aquí es un pedo porque a esta hora hay mucha gente acá está pelada porque tiene aquí el camino libre.

E:¿cómo la muchacha que el otro día no se podía acomodar, eso dices tú? Pero le dieron como tres horas para acomodarse...

Juan Nieves: Ahí ahí le falló porque ahí fíjate para mí la solución ahí era que le... o sea que se acomodará más más bien, no en el horario que iba exactamente porque ya no lo iba a lograr, pues ya iba como media hora o 40 minutos atrás en su horario o cortaba ruta para estar en su horario, o sea, se le asignaba otro horario porque muchas veces lo que hacen lo que hacen es que tienes siete horarios por ejemplo y se te chingó uno y ya no queda, me quedé con entre 5 y el siete me quedé sin el 6. Entonces lo que haces es que haces que el del 5 y el 7 compensan el horario entonces los los recorres -Para que levanten a todos- o sea, para que en vez de que sean los siete horarios y un hoyo...

E: ¿Un hoyo?

Juan Nieves:son seis horarios, pues sí, pero eso eso es como que ya cuestión del güey, que está como de jefe de línea, digamos en teoría, por ejemplo.

E: ¿Porque los jefes de línea es que lo que te decía, porque los jefes de línea no pueden acomodar los camiones?¿ no que no conocen la ruta?, deben de o sea, ¿son ex camioneros? porque ellos son ex camioneros.

Juan Nieves:Yo no conozco a los jefes de ruta. Allá por ejemplo, no había jefes de ruta, había la del horario sí, y la del horario nada más tenía como instrucciones. Ellas podían no saberse las rutas bien, pero tenía instrucciones de que si pasa esto haces esto

E:¿habrá como un manual?

La experiencia. Pero que yo sepa nunca me han dado un manual. Pero lo que hacían allá es esto, mira, por ejemplo, se usaba mucho contratar morras para que estuvieran de de las que checan, ¿no? andaban como en un cuartito así como un neta, que yo creo que era es de aquí acá ahí donde está la puerta (Señala con la mano el tamaño de la habitación) están acá sentadas acá sentados hasta se me hace muy grande y con una libretita y traen los horarios ahí, nomás apuntando y había un güey en como te dije un jefe de de monitoreo que cuando se les atoraban le hablaban- ¡Oye, pendejo! me atore con esto. Ah, bueno. Ah, se me salió el 54 por ejemplo y ah, okay, ¿cuántos carros traes? no? Pues traigo cuatro. Ah, okay. Mira, le vas a decir al al le vas a le vamos a hablar estos güeyes o cuando llegue y van a andar 5 minutos arriba de sus horarias o cinco minutos abajo.

E: Luego he visto que Jorah hace eso

Juan Nieves: ¿qué cómo hace eso?

E: cuando las ve que las rutas no andan en su horario les dice que hacer que se atrasen o que se salgan o que deste...

Juan Nieves: Ah si es que él lo hace mucho, lo hacía mucho, lo hacen mucho los de fin de semana porque no hay nada que hacer. El fin de semana hacen puro intervalo, puro intervalo y eso necesitas a huevo una persona por ruta que esté viendo, oh bueno por lo menos una persona por tres rutas que esté viendo. Oye, creo que no vas muy bien en tú horario, acomódate o de estas. Oye, este te me andas atrasando sí, pero eso estar viendo el mapa, estar checando, saberse todos los puntos, saberse todo tiene Jorah tiene que como 10 años trabajando ahí no sé cuántos.

E. ¿Deberás?

Juan Nieves: Hasta ya se está quedando sin pelo.

E: Jajaja.

Juan Nieves: El Jorah tiene mucho tiempo trabajando ahí. ¡Se nota! acá

E: ¿cuando tú llegaste él ya estaba?

Juan Nieves: Si, se nota que tiene mucho tiempo aparte de que él checa, aparte porque se nota que no quiere hacer las cosas a veces, o sea, como, que a veces... Cuando llegó llegó bien rápido así como que pum pum sacando reportes y todo y ahorita lo veo que se hace pendejo, y esas cosas, o sea que ah vale verga está bien, pues no hay pedo, no es que no sea rápido, pues si no que se toma sus tiempos, vaya o que se sale de repente y no dice nada y se sale allá a hablar por teléfono está bien, pues no digo a lo mejor nosotros porque no nos parece la mejor persona como que tenemos ese sesgo, pero cualquiera lo debería hacer por eso tomar su tiempo, pero bueno, él tiene mucha experiencia y se nota, se nota así de leguas.

E: ¿Cuánto tiempo tienes trabajando?

Juan Nieves: Yo vi en poquito como en febrero. ¿En serio? creí que llevabas más tiempo

Juan Nieves: Yo ya sabía cómo se movía. O sea, no es nuevo para mí, ¡vaya! los camioneros y no hay mucha diferencia entre el servicio de aquí que el de allá no ahorita no estoy desactualizado como este, pero es muy parecido. Sí, ahorita nada más que está muy renovado porque el CET porque hay cámaras de vigilancia, sí, por esas cosas, pero la realidad es que los programas siguen siendo los mismos los choferes se atrasan. ¿Sí? también, los choferes chocan. Pero yo no le veo el problema. O sea, yo no entiendo porque la empresa batalla, si tiene adentro... Si por ejemplo cuando junta a todos para empezar lo cual es una mala idea ¿porque, eh? Porque porque le quitas el chofer mucho tiempo de descanso, ¿Sí? o sea, el chofer tiene que esperar hasta que salga el camión que va a dejarlos en la ruta y él entra mañana a las cinco de la mañana tiene que ir de su casa al punto ¿dónde vive el chofer?, pues, o sea, no ahí a un lado, todas esas cosas les afecta un montón, pero antes así era así de que donde los la Ruta 4 dormía por allá por por dónde está la policía estatal, por ejemplo, o sea, antes cada camión cada ruta tenía su lugar su lugar su camita por decirlo de alguna forma. Por ejemplo la 17 es donde es ahí donde es la oficina y ahí dormían todos los camiones de la 17

Juan Nieves: Y el problema otra cosa que veo ahí yo como o sea, ¿porque una unidad puede durar tantos días descompuesta? ¿Por qué una unidad batalla con los frenos? si en la noche que llegó el gey del chofer, porque el chofer en cuanto vea un pedo le va a decir al mecánico porque no quiere batallar al día siguiente ¿no? Cuántas veces nos han llamado para decir compañero lleva una semana reportando los frenos.

E: ¿O sea, es peligroso no?

Juan Nieves: O sea y es peligroso ¿qué es lo que hacen también? Lo de tambien son mañosos uno porque: “Ah, me saqué una falla en la mañana” Voy haciendo malabares todo el día y ya a las 7:00 digo compañero:

Juan Nieves: “Se me anda calentando el carro, y a las 7:00 se me anda calentado o ando batallando” con los frenos para salir a las 7:30, pues porque ya no hay chanza de dejar camión, agarrar otro, e irse pues ¿porque ellos están priorizando salir temprano? Si, si claro porque trabajan todo el día. Eh, pero sí creo que es que son problemas que se podían solucionar si fueran bien organizados también creo que precarizan mucho el personal ahí en, en Patio, no sé cuántos sean, pero estoy seguro que los que hacen la mecánica no han de ser suficientes o han de ser muy huevones.

Juan Nieves: Porque no debería de haber esos problemas, pues digo nosotros teníamos cinco camiones, ¿Pero cuántos camiones son en total por ejemplo? deben ser a ver ahí del 1 al 159 y del 159 al 250 no hay.

Juan Nieves: Sí, entonces deben de ser de 300-400 debe haber como unos 300 camiones casi 300 ¿cómo revisas 300 camiones? pues con mucho personal. Pero tienes que tener también hay que decir la realidad, no todos están los camiones. Muchos están en Patios y se quedan en Patio. Bueno, no es cierto, no sé, cuántos camiones están en Patio. Pero si tienes que tener un personal grande para poder revisar los camiones que

E: ¿Qué todos los días que llegue el camión, lo revise alguien?

Juan Nieves: No, le preguntas al chofer, le vas preguntando ¿qué onda? ¿Qué le falla? ¿Qué le duele? ¿No? Pues porque el chofer siempre va a saber pues va a conocer su carro Él lo trae todos, todos los perros días. Él va a sentir un día que no frena bien oye hoy siento, (por ejemplo) ¿Has tenido carro? ¿No verdad? cuando vas conduciendo en el carro lo de los frenos, es muy fácil sentir, está el pedal y el pedal tiene una inclinación tu presionas el freno se presiona el pedal y cierra la cierra las brekas y desprenda conforme se van gastando esas brekas, pedal se va hundiendo. Entonces pequeños detallitos, me están fallando los frenos, eso se arregla súper fácil. -¿Sí?- Si, se toma 20-30 minutos ¿tan fácil, es? Si, Incluso puedes hacer trampa de que muchos lo que hacen es que levantan las llantas del camión, por ejemplo la dejas flotando y luego (Mi acá hacía eso) lo deja flotando metes la mano para ajustar, clack clak y luego le das la vuelta gira mucho: -Ah, le falta ajuste, ah, ya está quedando. Hay detalles que son de mantenimiento constante, pero rápido,

E: ¿o sea, todos los días se tienen que checar los frenos?

Juan Nieves: sí, más que nada ellos porque... bueno duran varios días ¿no? duran muchísimos días porque hey, pero ellos duran muchas horas trabajando, o sea a lo mejor, no, no todos los días, pero a lo mejor sí, una vez por semana a cada unidad, ¿no? Para ver cómo andan, ¿no?

E: ¿Y por qué crees que eso no le preocupa a la empresa?

Juan Nieves: O sea, ellos quieren hacer kilometraje ¿porque crees que que las rutas cuando salen, por ejemplo si yo estoy: Tengo la cuatro y estoy en la Nuevo, no me conviene más irme, por ejemplo. Por el bulevar de los ganaderos salir y irme por todo el centro de gobierno y ya salir, o sea, irme dando vuelta para irme a Patio, pues pero agarró todos los bulevares, para ir en chinga ¿porque no pasa eso con las rutas muchas? Se van sobre la ruta para marcar kilometraje, -

E: ¿Pero ya nos levantan a nadie?

Juan Nieves: no, pero la empresa sigue cobrando. O sea la empresa ahora quiere kilometraje la instrucción te vas a salir, sí, vete sobre la ruta general por eso en la noche tenemos tantos reportes de no me levanto y van sobre la ruta porque van haciendo kilometraje la empresa solo le importa el kilometraje, o sea, en el día es lo que cobra.

Juan Nieves: sí, y otra cosa es que la realidad es que hay una super tranzota ahí entre el IMTES y la empresa, o sea, no sé cómo funciona, pero siempre consiguen eso que nuestro trabajo no valga nada en función de que el kilometraje que se supone que se le debes descontar a la empresa se consigue meter.

E: O sea, por ejemplo, el ese camionero que tenía el historial más negro de todos los camioneros por todas esas incidencias ¿no hubo un descuento de kilometraje?

Juan Nieves: No se aplica haz de cuenta yo levanto una incidencia y es cero, ¿no? solo se le llama la atención como el uso del celular yo no las levanto la neta a veces porque son incidencias cero, pues, o sea, no no sirve más que regañar al compañero este el encargado, por favor, porque lo que me importa es que no vaya hablando. Sí, realmente no le va a restar ni un kilómetro en la empresa..

E: pero es peligroso.

Juan Nieves: Ah, no, no, pero le llamó y le aviso al que deje el celular está así le si le hago a él le hago le llama la atención, pero que yo me ponga a llenar. Usa el celular es de cinco sacar la unidad sacar esto ¿para que lo voy a hacer si no vale nada sí,? ¿entonces por qué está dentro? Son cosas que no entiendo, eso es el segundo, vale, cero kilómetro, hay otros que llevan cinco kilómetros o de tres o cinco.

E: ¿Cuál es el más grave?

Juan Nieves: Y eso no me lo se apenas el Florent o la Lyanna que hacen el descuento de kilometraje, pero si se que ese vale cero, porque el Florent me decía vale cero no mames. El Eduardo debe de saber por que el debe de saber todos esos valores.

E: Pero él siempre está dormido...

V¿Y Eduardo? ¿Y Eduardo? ¿O de repente volteas y preguntas y Perry? Y Eduardo luchando contra el mal

E: JAJAJAJA

Juan Nieves: y te digo, pero al final del mes se supone, se supone que se juntan y le dicen a la empresa no sé “qué hiciste 20.000 kilómetros, pero me debes 4 mil por perras incidencias”

Juan Nieves: “oye cuatro son muchos es que me estás descontando mucha lana”

E: ¿Quién hace esa negociación?

Juan Nieves: no tengo idea pero sé que siempre hacen una negociación de descuento de kilómetros también entonces estaba oyendo una conversación no se si de Wyman o de Eduardo estaban hablando no se bien que decían pero me suena que era conciliación. O sea, no tiene sentido nuestro trabajo porque te digo y tampoco es como que se sienten a platicar, sí eso sí, ¿vale? ¿O qué hacen? Pues porque son cosas que hacen administrativo que nos deberían decir oigan saben qué hoy ustedesBueno, este mes hicieron un descuento de tantos kilómetros a la empresa y el Estado el gobierno no le pagó a la empresa tantos kilómetros porque como si le hacemos esto y tú? Ah, qué bien, mi trabajo sirve sí, pero así como de choferes saben que no nos van a hacer nada. Nosotros sabemos que nuestro trabajo termina no haciendo nada.

3.3 Entrevista a operador de la línea 17 Express

E: ¿Hace cuánto tiempo está trabajando en los camiones?

Camionero: Tengo 10 años. Había renunciado, pero ahorita volví a entrar y tengo 2 años.

E: ¿Qué rutas maneja?

Camionero: La 17 EXPRESS

E: ¿No ha manejado otra?

Camionero: La línea 5 y la línea 3.

E: ¿En cuál línea se siente más cómodo?

Camionero: La 17.

E: ¿Qué es lo que menos le gusta de su trabajo y por qué?

Camionero: Cuando me estreso cuando no hay camiones, porque se friegan.

E: ¿Se descompone muy seguido el camión?

Camionero: La verdad sí.

E: ¿Cuál es la falla que más común tienen?

Camionero: La falta de frenos es la más común.

E: ¿Y qué es lo que se hace cuando se descompone el camión?

Camionero: Se procura llegar a dejar a la gente y ya salirte, irte a Patio y ahí te lo arreglan.

E: Aquí veo que hay camiones, ¿este lugar también es taller?

Camionero: Es que en el transcurso de la mañana hasta las 3 de la tarde hay un mecánico. Los camiones que están aquí son de otra empresa, no son de transporte público; son de transporte de personal especializado.

E: ¿Pero los manejan aquí mismo?

Camionero: Tienen sus choferes, no son del UNE

E: ¿Qué es lo más raro que te ha tocado en el camión?

Camionero: Que se suban los locos y te quieran asaltar.

E: ¿Te han asaltado?

Camionero: Gracias a Dios a mí no, a compañeros sí.

E: ¿A qué horas, muy noche?

Camionero: Pues ya no tienen hora, a mi compañero lo asaltaron ya para salir.

E: ¿Crees que el sistema de echar las monedas es mejor o era más fácil antes cuando dabas el dinero?

Camionero: Es mejor cuando das el dinero. Pero es mejor para la empresa porque es más seguro que no agarremos nosotros dinero; aunque sería mejor que todos usaran la tarjeta, así no nos quitan tiempo.

E: ¿Cuál es el problema que tú ves que falla en el transporte público?

Camionero: Fallan mucho las unidades. Hay unidades muy viejas y ahí andan.

E: ¿Cuánto es la vida útil de una unidad?

Camionero: Puede ser larga, pero tienen que darse los mantenimientos a ésta y también depende de cómo la cuiden los operadores.

E: ¿Te ha tocado vivir situaciones de acoso sexual dentro de las unidades?

Camionero: Sí me ha tocado. Ayudas si puedes hacerlo o llamas a una patrulla por radio

E: ¿Tienen un protocolo para esas situaciones?

Camionero: Supuestamente nos iban a enseñar, a mí no me han enseñado pero hay compañeros que ya han auxiliado y han recibido buenos comentarios. Se hace lo que se puede.

E: ¿Qué herramientas hay en el camión para mantener seguros a los usuarios?

Camionero: Deberían de traer botiquines. En un principio sí traían, pero por X o Y los botiquines caducaron, se echaron a perder y no volvieron a poner. También está la radio y las cámaras pero las usan para traernos cortitos.

Anexo 4. grupo de discusión

4.1 Guía grupo de discusión

Objetivo del grupo de discusión: Entender cómo y dónde sucede el acoso sexual callejero y en que medida afecta la movilidad de las mujeres

I Tema: Las formas y lugares del sexual callejero en el transporte público UNE Sonora

1. ¿Cuántas veces a la semana usas el camión? ¿Y para qué?
2. ¿En qué horarios normalmente usas el camión?
3. En la parada que normalmente usas ¿tiene letrero de parada, asiento y un techo?
4. ¿Cuánto tiempo esperas el camión desde que llegas a la parada?
5. ¿Cuánto tiempo hace el camión desde que te subes hasta que llegas a tu destino?
6. ¿Cuántas calles caminas para llegar a la parada y cuanto tiempo haces más o menos?
7. ¿Qué edad tienes?
8. ¿En qué colonia vives?
9. ¿Alguna vez en estos últimos 10 años has sido víctima de acoso sexual callejero en alguna unidad del transporte UNE Sonora o cerca de la parada de alguna línea? Si lo deseas, puedes evitar detalles que te hagan sentir incómoda, solo trata de mencionar si fue en forma de miradas, verbal o físico.
10. Trata de recordar, el número de la línea, en que parte del recorrido se encontraba el camión, la parte del camión en que ocurrió, estabas sentada o parada
11. Recuerdas más o menos en qué momento del día fue, en la mañana, en la tarde, en la noche, el camión estaba lleno o vacío, que época del año fue.
12. En caso de que el evento haya sido en una parada o cerca de la parada del camión describir igual si había gente, o estaba solo, había iluminación, una parada con señalización, asientos y sombra igual mencionar el momento del día que fue y la época del año.
13. ¿De qué forma el evento cambió la manera en que vives en la ciudad?
14. ¿Por qué crees que algunas mujeres deciden no denunciar esta clase de eventos?
15. ¿Cuántas veces haz tenido eventos de acoso sexual callejero?
16. ¿Por qué podría ser que a veces se normaliza el acoso sexual callejero?
17. ¿Alguna vez por miedo a ser acosada sexualmente evitaste salir a un horario o transitar por ciertas calles?
18. ¿Cómo crees que se podría evitar sufrir el ASC y defenderte del acoso sexual callejero?
19. ¿Qué reacciones observaste tuvieron los demás pasajeros, el chofer y/o personas alrededor?
20. Tú familia lo sabe, ¿cómo reaccionaron al respecto? En tu familia existen otras víctimas del acoso sexual callejero?

II Tema: Perfil de acosador sexual en el transporte público

1. Estaba en estado inconveniente
2. Edad

III Tema: Opiniones y recomendaciones para prevenir el acoso sexual

3. ¿Qué debe hacer la sociedad para evitar el acoso sexual callejero?

4. ¿Qué debería de hacer el sistema UNE Sonora para proteger a las usuarias de transporte público? ¿Las medidas que se han implementado son suficientes

4.2 Grupo de discusión estudiantes de psicología UNISON

E: ¿cuántas veces a la semana usan el camión?

Nymeria: Cinco, a diario, digamos una de ida y otra de regreso. Bueno digamos diez, d

Obara: dos diarias

Elia: dos o tres veces

¿Normalmente lo usan en la mañana o en la tarde?

TODAS: En la tarde

¿Normalmente qué paradas son las que usan?

Tyene: las que está aquí enfrente,

Elia: La que está bajando el puente

E: ¿la que está enfrente Hospital General? ¿Esta parada tiene el letrero y asiento, verdad?

TODAS: Sí, sí,

E: ¿más o menos cuánto tiempo esperan el camión.

Tyene: 20 a 30 min

Nymeria: 20 yo las veces que me he subido la verdad, o sea salgo y ya va llegando más seguido acompañada de ella o de ellas y pues salimos y ya y

¿Entonces, por ejemplo cuando salen de su casa caminan mucho para llegar a la parada del camión? ¿pues aquí les queda muy cerca?

TODAS: No

Nymeria: Sí, por eso casi no lo uso, pues porque la verdad todavía no lo sé usar muy bien y yo no, no lo uso si no está acompañada con ellas

¿Okay, entonces ustedes viven al norte o al sur?

Tyana: al norte

Elia: al norte

¿todas al norte? ¿después de progreso?

Elia: antes del progreso

Tyene: y yo después del progreso

Obara: también después del progreso.

Más o menos, ¿qué edad tienen? 18, 19, 20, 19.

en los últimos 10 años que han estado viendo aquí en Hermosillo y pues tú en el tiempo que has estado y usado el camión ¿alguna vez sintieron que alguien les estaba viendo de una forma extraña o que se les acercara, demás lo que se pudiera decir que están siendo acosadas?

Obara: Sí, sí varias veces de hecho cuando trabajaba yo iba en el camión y no me di cuenta, pero me senté un señor como de la calle ¿A sí? ¿Un indigente? No me di cuenta y me senté enseguida de este señor. Entonces pues cuando volteé lo vi, dije yo ah pues, o sea, no pasa nada No, no creo que vaya a hacer algo, pero sí, se empezó a masturbar enseguida de mí. Entonces yo no me di cuenta porque yo no volteaba porque sentía algo extraño, entonces dije yo: ¡ay no quiero voltear, no quiero ver! Y una señora venía enseguida de mí, entonces ella me volteó a ver y me dijo ven para acá, ven, vente para

acá y me jaló y y regañó al señor o sea le dijo cosas al señor de qué pendejo y cosas así, esa misma señora fue con él con el camionero y ya le dijo:

Obara:"Hey, baja a este este señor, viene la muchacha enseguida y se viene tocando, se viene masturbando la muchacha no sabía qué hacer y ya yo le hablé y es que no sé qué, por favor, bájalo" Y así, y el camionero, pues no hizo nada, o sea, no lo bajo -¿no bajó al señor? ¿no llamó por radio?- No- porque ellos tienen un radio y botón emergencia- No, Obara: nada porque él él mismo lo había subido al indigente, pues el camionero lo subió y no lo bajó nomás le dijo le dijo hey, estate quieto, te voy a bajar y no lo bajo y así y yo me quedé como de que ¡watafak o sea! Y ya osea.

Obara:Y de hecho, pues toda la gente se se miraba muy molesta, ¿no? Porque la señora esta, pues hizo un escándalo y así y yo sí que ¡Ay gracias, señora! Pues sí, qué bueno, que te topaste con alguien así. A mi me parece algo muy hipócrita de parte de los camioneros, porque ellos mismos, o sea, ponen carteles de que si te sientes sola puedes ir con nosotros o también el famosísimo de no le des el dinero al camionero en la mano y lo primero que hacen es estirarte la mano es cierto, es una práctica muy común y ellos de hecho tienen la la a través del radio, ellos pueden llamar y y decir que vengan ambulancias o que venga una una patrulla o o incluso los mismos muchachos, no sé si saben las camioneros tienen cámaras son tres cámaras es una que ve hacia hacia ustedes hacia los usuarios hay otra que está enfrente que ve lo que el camionero ve, por si hay un choque y hay otra, pues que está vigilando que

E: Cobre en mano, pero ya ya sabemos que eso pasa. Lamento mucho que te haya pasado esta situación, eso es, es una situación muy fuerte y muy fea, y muchas veces no sabemos cómo actuamos, no te sientas culpable por no saber cómo reaccionar.

Obara: Ay si bueno gracias

E:¿En qué línea fue?

Obara:17 Choyal

¿Recuerdas más o menos si fue de ida o de regreso?

Obara:De ida, a mi casa

¿de ida a tu casa, o sea, te iba saliendo del trabajo de regreso?

Obara: entonces bueno, no sé pues yo iba a mi casa pero de regreso del trabajo.

¿Ajá recuerdas que ibas a regresar a tu casa? ¿Después de eso sentiste que tu percepción del camión cambió?

Obara:Pues si no del camión pero di del camionero me quede de...

Tyene: ¿Del servicio?

Obara:Si pues del servicio

E: Y ¿alguna vez no, no le advertiste a alguien así de que no te sientes ahí, no tomes tal línea cómo una forma de prevenir a las demás por lo que te pasó?

Obara:Pues no, la verdad nunca había platicado de o sea de esto nada más con mi mamá pues, pero con amigos y así nunca nunca.

E:¿Por qué crees que la gente no denuncia cuando pasan estas cosas en el camión?

Obara:Pues porque no sé, uno como que lo normaliza, o sea que está mal está muy mal porque pues no se deben de normalizar esas acciones más también por flojera, no sé por de que hay, pues me pasó esta vez, ya no me va a volver a pasar. ¿No?

Nymeria:Yo digo que un factor ahí muy importante también que sabemos como sociedad que las autoridades en realidad no van a hacer nada por eso, o sea, así como el chofer. Osea, sí le dijeron lo que estaba pasando, pero no hizo nada al respecto. Entonces las autoridades son pues igual, aunque se denuncia algún tipo de caso o algo así, pues no le ven un caso a seguirlo a seguir esta esa situación. Entonces, pues ahí lo dejan nomás queda la denuncia. Queda la queja, pero no se hace nada, o sea, nomás se guarda ahí y ya.

Tyene: Otro también es como pues la misma sociedad te echa la culpa tipo o sea, pues ella por ejemplo, puede decir, ¿no? Pues alguien se estaba tocando enseguida de mí o alguien me está viendo de manera indebida, pues lo primero que piensa mucha gente en vez de "ay pues, qué feo que pasó esto de verdad lo lamento o algo para intentar prevenir es de que y que llevabas puesto o que a qué hora del día ibas de dónde venías? Porque si venías de salir con tus amistades, pues no. -¿Por qué andabas sola?-

E: Por ejemplo, ¿a veces ustedes cuando salen a la calle piensan? Ay, no me debería de poner cierta ropa o debería evitar pasar por ahí?

Obara: De hecho. Yo dejé de ponerme de que shorts y así por eso, porque me causa mucho estrés que los hombres se me queden viendo.

Nymeria: Si yo también las faldas. se me hacen muy bonitas las faldas, pero ahorita no tengo ninguna porque aunque antes las usaba mucho ya no, pues por eso mismo de que empecé a andar sola en la calle tuve que aprender a cuidarme pues de que no me pasara nada, este...

Tyene: cuéntanos de la florecita

E: ¿la florecita?

Nymeria: (Muestra una florecita que tiene una navaja escondida) Si entonces esta la compré precisamente porque yo me muevo sola como me queda muy cerca a mi casa no tiene sentido que yo use camión.

Nymeria: Entonces me muevo sola y yo salgo a las 8 de la noche de la escuela y tengo que cruzar por la salida, que aquí que da aquí a Sanborns y ahí se están quedando muchos indigentes y la verdad me da mucho miedo cruzar por ahí. Entonces me la compré dije no está muy grande, pero pues de algo sirven pues puedes asustar a alguien viaja exacto entonces este, pues como ando sola yo de noche, la verdad, siempre intento traer a la escuela cosas que no sean muy provocadoras, por ejemplo, si me pongo un top una camisa encima porque pues yo sé que es algo de noche y en la noche se pone muy peligroso. y aparte de que yendo a mi casa paso, pues por varios.

Nymeria: Y aparte de que yendo a mi casa paso, pues tiendas o así y en una de ellas hay puros hombres manejado por puros hombres y la verdad, pues sí me da mucho pendiente de que me vean porque pues ya saben que pasó por ahí, no tengo otra alternativa de pasar entonces, pues ya saben que yo a ciertas horas pasé por ahí y tengo que estarme cuidando mucho, pues o intentar como sacarle la vuelta o fijarme si están ahí o así

E: Pues, ¿entonces ustedes creen que la única manera de defenderse es mediante el uso de gas pimienta, navajas y el uso de defensa personal?

Tyene: Es muchas veces la única opción que te queda.-

Nymeria: Sí, porque muchas veces aunque grites o pidas ayuda a la gente en realidad no sé para ayudarte, o sea, tienes que tener, tienes que tener mucha suerte para que alguien de verdad haga algo por ayudarte en esa esa situación.

E: ¿Y por ejemplo si pudieras evitar por completo esta calle?.

Nymeria: A tomar rutas diferentes, pues para que no se acostumbraran a mi rutina y que no hicieran a esta hora ya.

Nymeria: Ay, ya, pues de donde yo vivo bueno, donde vivía de donde vengo este también, pues siempre me movía caminando, pero allá sí tenía como más rutas y podía caminar por lugares diferentes, entonces siempre evitaba repetir el mismo camino. Siempre intentaba sacarle la vuelta a la calles, que por ejemplo, ay, la vez pasada ya pasé por aquí. Voy a pasar por la otra calle para que no se acostumbren a verme.

E. ¿Ustedes creen que creen que debería de hacer el sistema de transporte para mejorar que no existe el acoso sexual en el camión y en las paradas?

Tyene: Pues para empezar tomar iniciativa y dejar de ser tan ignorantes en ese aspecto tipo, o sea, cumplir con lo que dicen, por ejemplo, los carteles de si te sientes sola, necesitas ayuda puedes acudir a mí, o sea, tienen las herramientas tienen, he visto hasta personas con bates, o sea hay que camioneros con bates y tienen ahí radios, o sea, tienen todas las de ayudar a los demás y de qué protegerse a sí mismos, pero como que no le toman la importancia que tiene en verdad.

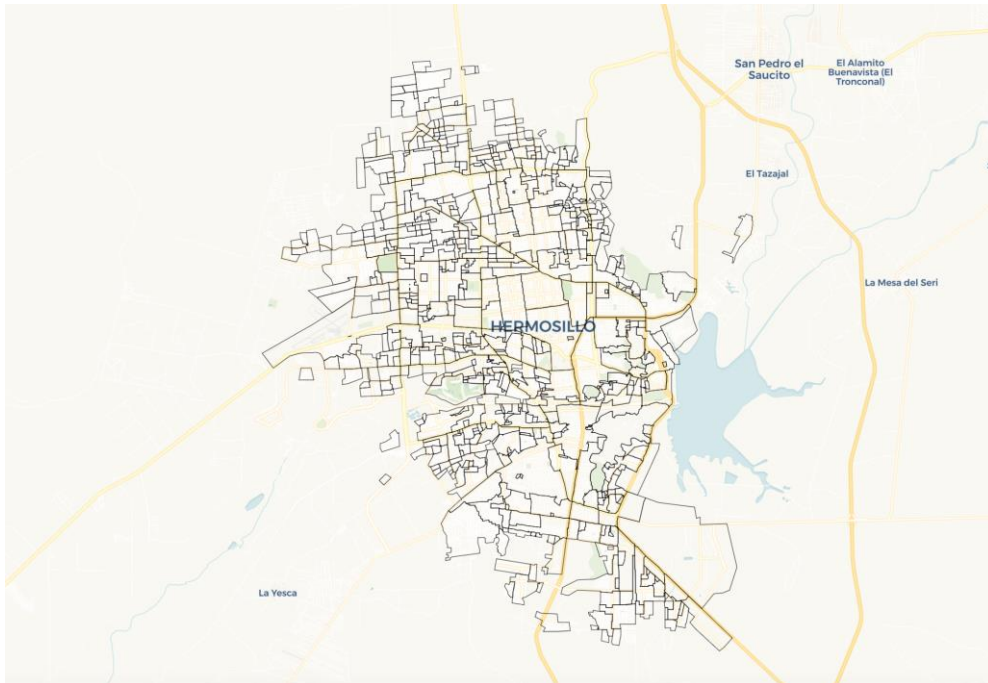
Obara: Pues ya tienen las herramientas, pero no, no, no quieren utilizarlas o no saben utilizarlas por falta de información como ella dice o lo toman como algo, a lo mejor es algo que pasa mucho y ellos ya lo toman ya es algo normalizado pues para por ellos y pues, no sé

Nymeria: Yo la verdad no sé no, pero me imagino que como hombres es menos frecuente que a ellos les pasen una situación, entonces no saben muchas veces lo que se siente o por ejemplo, para ellos algún acto que puede ser muy X como no sé que se te queden viendo de forma morbosa es como que hay, pues nomás te vio, o sea, no te hizo nada, o sea, no te tocó, ¿no? No te violó, ¿no? O sea, no te hizo nada físico, pero de todas formas, por ejemplo a mí, como mujer me causa mucha incomodidad el ir caminando y que gente se me quede viendo y yo saber que me están viendo como algo sexualizado este o que me chiflen, por ejemplo, pues caminando me ha tocado mucho que me chiflan o cosas así cuando en realidad yo voy completamente cubierta yo uso, yoo uso mucho oversize así y de todas formas, o sea me vista como me vista me vine como me peine, me maquille

como me maquillo no me maquille. Siempre me ven como algo sexual. Entonces, pues yo creo que no saben en realidad, cuál es el sentimiento de ser acosada de cualquier forma y por eso es algo que que en realidad...No, razona, no piensa y es como que hay, pues no pasó nada y hasta ahí lo dejan, no sé en realidad no dimensionan la gravedad de la situación.

Elia: Pues que viene de algo muy, muy casi de una temprana edad muy temprana, o sea que ya viene como muy en la cultura como empezaron con los pues principalmente con los hombres, ¿no? Como a darnos ideas darles una plática, no, ajá concientizar desde una edad temprana porque ahorita es como que y es muy difícil cambiar las ideas pues, o sea, ya como para que ponen los camiones no está sola, pero igual, o sea, un señor de 45 años es como que ya está difícil cambiar su su su forma de pensar y todo eso no, entonces seria educar de manera muy temprana

Anexo 5. Mapa de la ciudad de Hermosillo



Nodos

Nombre	Descripción	Archivos	Referencias
Causas de la movilidad fragmentada	Aquellos elementos que limitan el acceso de las mujeres a la movilidad cotidiana y generan un habitar del miedo	6	32
Enajenación del espacio público	Aquellas formas en que las usuarias tratan de ignorar la violencia urbana y de género en el espacio social urbano	3	8
Formas del acoso sexual callejero	Como se presenta el acoso sexual callejero	5	13
Miedo y experiencia en el espacio público	Las consecuencias del habitar del miedo y el acoso sexual callejero	6	17
Precariedad laboral	Las circunstancias laborales de los trabajadores del sistema de transporte público	2	14
Reacciones y socialización del acoso sexual callejero	Como la sociedad entiende el acoso sexual callejero	5	17
Violencia simbólica inscrita en el servicio	Aquellos elementos favorecedores en el servicio de transporte UNE Sonora de una movilidad cotidiana fragmentada y un habitar del miedo	4	21