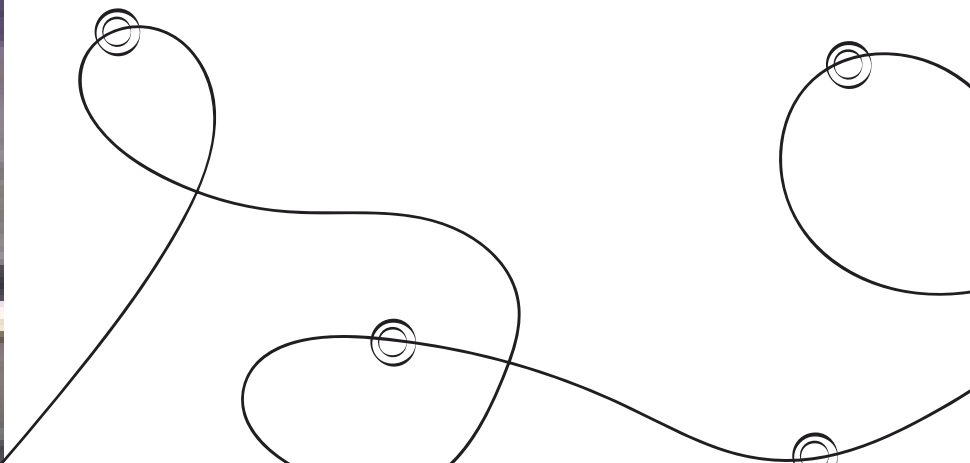


Juventudes en Movimiento

Diagnóstico de seguridad y movilidad en
Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán



Presentación	6
¿Quiénes realizamos este diagnóstico?	7
Proceso	8
¿Dónde nos movemos?	9
Caracterización de los municipios	
Solicitud de información	10
Encuestas	11
Propuestas de las juventudes	33
Cuerpos, territorios, libertad.	
Relatos de mujeres en movimiento en la ciudad	
	37
Reflexiones finales	42
Nosotras entendemos como	43
Referencias	45



“Juventudes en Movimiento. Diagnóstico de seguridad y movilidad en Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán”

Belén González Guzmán
Carmen Calvo Cruz
Elizabeth Guadalupe Mosqueda Rivera
Julischka Schlegel
Lourdes Guadalupe Sumano Bautista
Oliver Fröhling
Coordinación

Tomadas de internet
Imágenes y Fotografías

Consortio para el Diálogo Parlamentario y la Equidad Oaxaca A.C.
Opiniones, comentarios y sugerencias:
contacto@consorciooaxaca.org.mx
<http://www.consorciooaxaca.org.mx>
Dirección: Pensamientos No.104, Col. Reforma,
Oaxaca, México, C.P. 68050
Teléfono: (01) 951 132 89 96

“Juventudes en Movimiento. Diagnóstico de seguridad y movilidad en Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán” una publicación de Consortio para el Diálogo Parlamentario y la Equidad Oaxaca A.C. y Servicios Universitarios y Redes de Conocimientos en Oaxaca A.C. Se publica con el apoyo financiero de Fondo Semillas. Se permite la reproducción total o parcial de esta publicación siempre y cuando sea sin fines de lucro y se cite la fuente. Las imágenes tomadas en internet son propiedad de su autor (a). Marzo, 2024.

Impreso en Oaxaca, México.

Presentación*

Los cuerpos, las viviendas, las calles y las ciudades consideradas como territorios donde se desarrolla la vida cotidiana, no son espacios neutros. La desigualdad continúa siendo uno de los problemas más complejos, junto con las violencias de género que se reproducen en todos los ámbitos que habitamos.

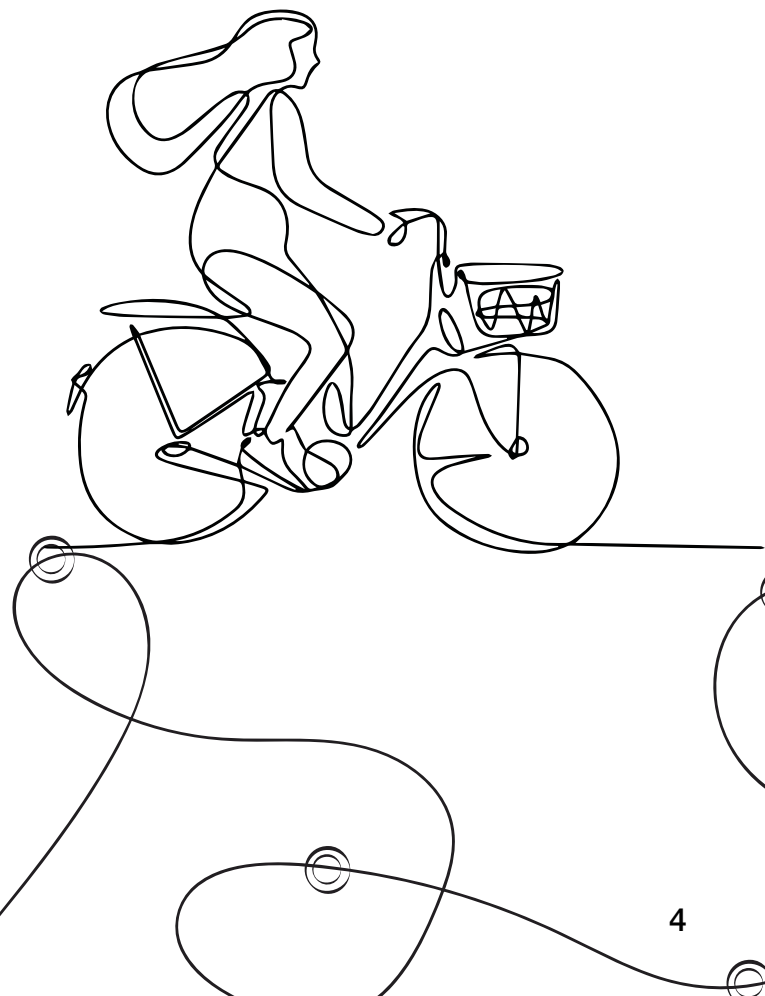
En la actualidad, más de la mitad de la población global vive en zonas urbanas y se calcula que para el 2050, subirá a casi el 70% a nivel mundial. Considerando que los modelos de urbanización vigentes se han caracterizado por el crecimiento no planificado, la privatización de los bienes públicos, el incremento en los costos de la vivienda y sistemas de transporte público ineficientes, es prioritario repensar las formas en las que queremos vivir las ciudades para detener y revertir los impactos económicos, ambientales y sociales que han generado estos modelos tan alejados de la igualdad, la inclusión, la sostenibilidad y el bienestar colectivo.

Con “Juventudes en movimiento. Diagnóstico de seguridad y movilidad en Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán”, queremos reflexionar sobre las problemáticas a las que se enfrentan las juventudes en sus traslados diarios y los impactos que conlleva en sus corporalidades, emociones, economía y participación en la vida social y cultural. Partimos del hecho de que el uso, tránsito, disfrute y apropiación del espacio público tiene sesgos de género que coloca a las mujeres y personas de la diversidad sexo-genérica en una desventaja histórica.

Los roles de género, la división sexual del trabajo y la falta de remuneración de las actividades de cuidado y reproducción que llevan a cabo las mujeres, se refleja en las formas en las que nos movemos en el espacio público.

Son las mujeres quienes suelen usar mayoritariamente el servicio de transporte público y quienes se ven aún más afectadas por el predominio de los automóviles, ya que la base de la desigualdad está en la asignación del espacio privado como el único que corresponde a las mujeres.

Nos hemos acostumbrado a que cuando hablamos de espacio público no se piensa en lo comunitario, por tal motivo, quisimos que este ejercicio diagnóstico fuera más que la concentración de problemáticas que sentimos a diario, y de las que somos conscientes, quienes habitamos las ciudades de Oaxaca. Sino, que busquemos que sea motor de un espacio construido colectivamente para pensar otras formas de ciudad, donde las calles sean para todas las personas y con nuevas posibilidades de movilizarnos por el espacio público.



¿Quiénes * realizamos este diagnóstico?

Coordinamos la realización de este diagnóstico, Consorcio para el Diálogo Parlamentario y la Equidad Oaxaca, organización civil feminista que desde los enfoques del buen vivir, de cuidados y la construcción de paz promovemos el respeto y ejercicio de los Derechos Humanos de las mujeres, juventudes y niñas. Trabajamos por una sociedad participativa, antipatriarcal y un tejido social sólido, donde todas las personas y sus colectividades disfruten una vida digna con autodeterminación y libertad. Desde el 2019, impulsamos Caminemos, Red de Espacios Seguros para las Mujeres como parte de la estrategia de promoción del derecho a la ciudad y espacios públicos sin violencias de género.

En colaboración con Servicios Universitarios y Redes de Conocimiento en Oaxaca, SURCO, A.C., organización sin fines de lucro que busca conectar diversos procesos comunitarios, colectivos y académicos en los campos de la educación, la comunicación, el cambio climático y la sustentabilidad con el objetivo de construir redes de acción y conocimiento.

Este proceso no hubiera sido posible sin el apoyo y colaboración de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, la Universidad Pedagógica Nacional Unidad 201 Oaxaca, el financiamiento de Fondo Semillas y fundamentalmente, la confianza, interés y compromiso de las juventudes quienes contestaron las encuestas y entrevistas, les agradecemos profundamente.

* Proceso

Para llevar a cabo este diagnóstico, creamos una encuesta digital que fue distribuida entre estudiantes de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca (UABJO) en el Instituto de Ciencias de la Educación y la Facultad de Idiomas (Oaxaca de Juárez) y en la Universidad Pedagógica Nacional en las Licenciaturas en Intervención Educativa y Pedagogía (Santa Cruz Xoxocotlán). El objetivo era entender su percepción de seguridad durante sus desplazamientos diarios, los factores que les hacen vulnerables en estos trayectos, así como los impactos físicos, emocionales, económicos y sociales generados por los riesgos que enfrentan. También exploramos las propuestas que tienen para mejorar las condiciones de su movilidad cotidiana.

Además, realizamos solicitudes de información a ambos municipios dirigidas a instituciones relacionadas con la movilidad y la violencia de género a nivel municipal y estatal, con el fin de obtener información oficialmente registrada.

Reconociendo la importancia de capturar diversas perspectivas, llevamos a cabo entrevistas con tres mujeres: una mujer joven trans, una madre joven y una mujer ciclista urbana. A través de sus experiencias y sentimientos, pudimos enriquecer nuestro entendimiento de los desafíos que enfrentan las mujeres en diferentes contextos.

Con toda esta información recopilada, procedimos a analizar y cotejar para desarrollar propuestas de cambio. Estas propuestas serán presentadas a las instituciones correspondientes con la esperanza de generar mejoras significativas en la movilidad y seguridad de las juventudes en nuestra comunidad.



¿Dónde nos movemos?*

Caracterización de los municipios

Oaxaca de Juárez

Habitantes: **270,955**

Mujeres: **56.6%**.
Hombres: **46.4%**.

Rangos de edad con mayor población:

25 a 29 años → **21,799** habitantes.

20 a 24 años → **21,773** habitantes.

15 a 19 años → **21,272** habitantes.

23.9% de la población son juventudes.

Santa Cruz Xoxocotlán

Habitantes: **100,402**

Mujeres: **53.2%**.
Hombres: **46.8%**.

Rangos de edad con mayor población:

20 a 24 años → **8,908** habitantes.

15 a 19 años → **8,764** habitantes.

25 a 29 años → **8,712** habitantes.

26.3% de la población son juventudes.



Fuente: www.economia.gob.mx

Solicitud de información

Para complementar las encuestas y entrevistas, también se solicitaron datos sobre la violencia de género en el transporte al Municipio de Oaxaca de Juárez, al Municipio de Santa Cruz Xoxocotlán y a la Secretaría de la Mujer de Oaxaca a través de la Plataforma Nacional de Transparencia del Instituto Nacional de Transparencia (INAI).

La Secretaría de la Mujer reporta que en el sexenio actual ha asistido a dos mujeres a poner sus denuncias de violencia de género en el espacio público, sin embargo, ninguna ha llegado a sentencia.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana, Movilidad y Protección Civil, reporta que en este trienio en Oaxaca de Juárez han recibido 19 denuncias de acoso sexual y 393 denuncias de agresión sexual, pero no sabe cuántas han llegado a sentencia, ya que este dato no es de su competencia. Tampoco manejan datos sobre la App Mujer Segura, ya que esta App está a cargo de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPO) del estado de Oaxaca, misma que no dio respuesta a nuestra solicitud de información.

En Santa Cruz Xoxocotlán, el DIF Municipal ha brindado asistencia a 41 mujeres en este trienio, acompañando a 1 caso ante la Fiscalía Especializada para la Atención a Delitos contra la Mujer por Razón de Género, el cual sigue en trámite. El Área del Síndico Procurador respondió que estos delitos eran del fuero estatal, que sin embargo, habían brindado asesoría en 4 casos de acoso/agresión sexual.

Si consideramos que, Oaxaca se ubica dentro de los 3 primeros estados a nivel nacional con mayores índices de feminicidio, de acuerdo a la Plataforma de Violencia Feminicida de Consorcio Oaxaca, las niñas, niños y mujeres jóvenes son la población con mayor vulnerabilidad ante las agresiones sexuales y desapariciones, sin olvidar que desde el 2018, 40 municipios cuentan con Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres, incluido en ellos Oaxaca de Juárez, los números reportados en las respuestas obtenidas para este diagnóstico nos parecen insuficientes ante un contexto de violencias que se agudiza y exacerba.

Nos resulta preocupante pues refleja la falta de andamiaje interinstitucional en ambos municipios, y a nivel estatal, para dar atención y generar estrategias integrales que garanticen el acceso a las justicias para quienes viven violencias de género en el espacio público.

Continuamos observando prácticas en las que manifiestan desconocimiento o no haya seguimiento de los casos porque están fuera de su competencia, generando que se mantenga la tendencia de la no denuncia por desconfianza de que sirva de algo y, en general, la omisión para garantizar el derecho a una vida libre de violencia en los espacios que habitamos.

Encuestas*

El método de recolección de datos empleado en esta investigación consistió en un cuestionario compuesto principalmente por preguntas de opción múltiple y tres preguntas abiertas. Fue distribuido digitalmente entre el estudiantado de los turnos matutino y vespertino del Instituto de Ciencias de la Educación y la Facultad de Idiomas de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca (UABJO) y de la Licenciatura en Intervención Educativa y Licenciatura de Pedagogía de la Universidad Pedagógica Nacional, Unidad 201 Oaxaca (UPN).

El objetivo fue identificar los riesgos más comunes que enfrentan en sus trayectos diarios las juventudes universitarias de estas dos instituciones educativas ubicadas en los municipios de Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán, desde sus hogares hasta sus lugares de estudio y actividades extracurriculares.

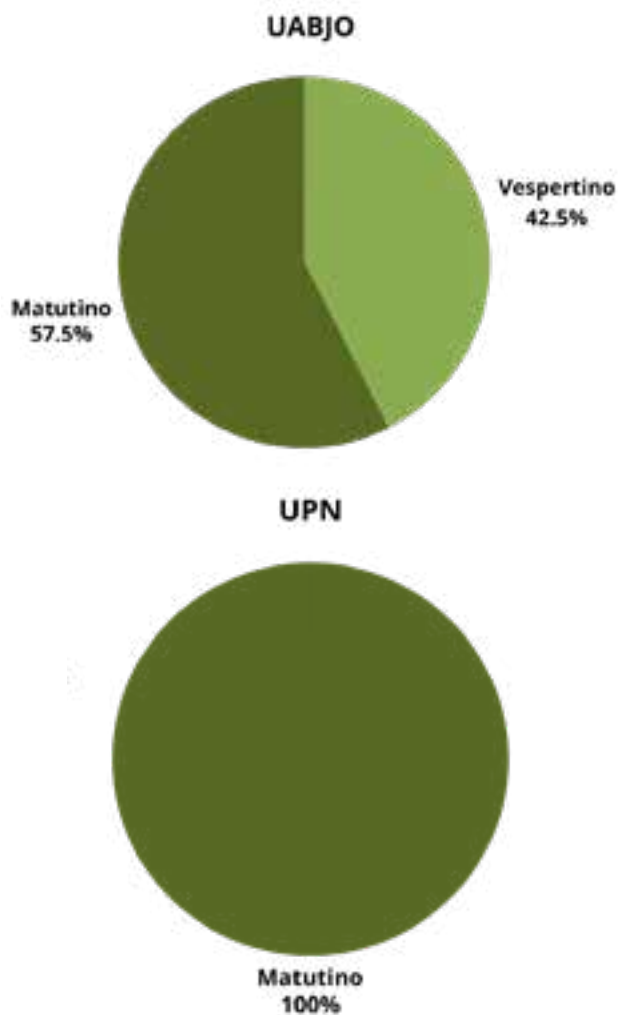
El cuestionario se dividió en dos secciones; la primera incluyó preguntas generales, como su edad, género, lugar de residencia actual, presencia de enfermedades y turno escolar. Es importante destacar que no se solicitó la revelación de nombres para proteger su privacidad.

1. Generales

Fueron obtenidas 120 respuestas pertenecientes a la UABJO, el 57.5% del alumnado fueron del turno matutino, mientras que el otro 42.5% vespertino.

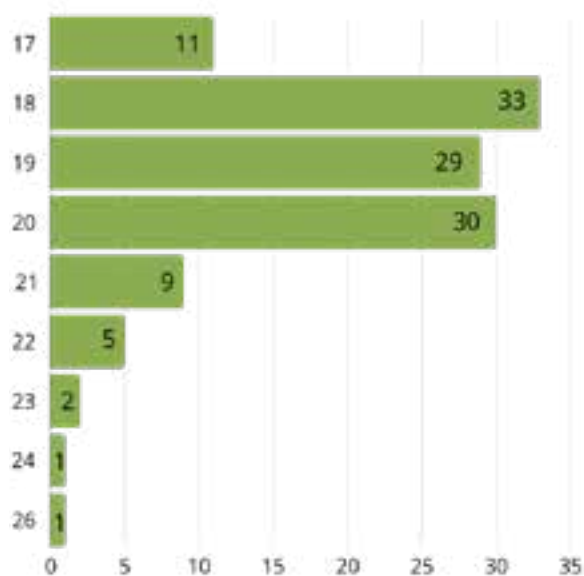
De la UPN se obtuvieron 137 respuestas; la institución solo cuenta con el horario matutino.

1.1 ¿De qué turno eres?

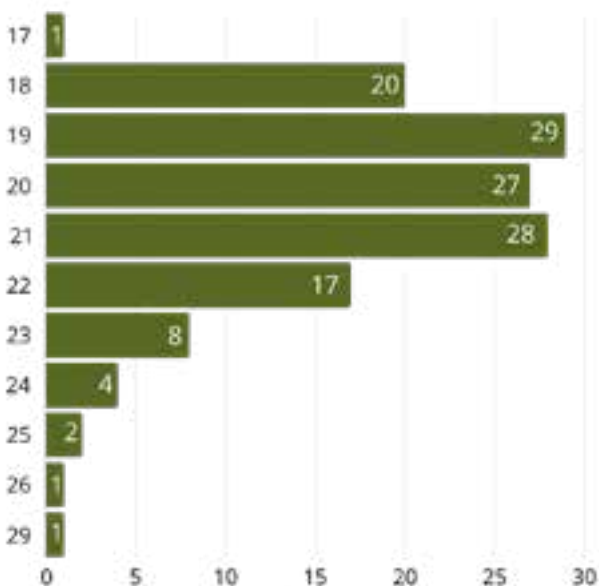


Entre el alumnado de la UABJO, las edades más comunes se sitúan entre los 18 y 20 años. El 27.5% (33 estudiantes) tienen 18 años, seguido por el 25% (30 estudiantes) que tienen 20 años, y el 24.2% (29 estudiantes) que tienen 19 años. Por otro lado, las edades menos frecuentes son 17 años y de 21 a 26 años. El 9.2% (11 estudiantes) tienen 17 años, el 7.5% (9 estudiantes) tienen 21 años, y el 4.2% (5 estudiantes) tienen 22 años. Solo el 1.7% (2 estudiantes) menciona tener 23 años, mientras que solo el 0.8% (1 estudiante) reconoció tener 24 y 26 años, respectivamente.

1.2 Edad UABJO



UPN



En cambio, en la UPN, el rango de edad más frecuente abarca entre 18 y 21 años, siendo 19 años la edad más alta, con un 21.1% (29 estudiantes), seguido por el 20.4% (28 estudiantes) que tiene 21 años, el 19.7% (27 estudiantes) tiene 20 años, un 14.5% (20 estudiantes) cuenta con 18 años, el 22 años el 12.4% (17 alumnos), 5.8% (8 estudiantes) tiene 23 años y tan solo el 2.9% (4 estudiantes) tiene 24 años. Las edades menos constantes son de 17, 25 y 26 años; solo el 1.4% (2 estudiantes) tiene 25 años, mientras que el 0.7% (1 estudiante) tiene 17 y 26 años de edad, respectivamente.

El 80% de las respuestas de la UABJO fueron proporcionadas por mujeres, mientras que solamente el 19.2% correspondió a hombres. Es decir, de las 120 respuestas obtenidas, 96 fueron respondidas por mujeres, 23 por hombres y 1 por una persona 0.8% de género no binario. Esta gran diferencia entre el número de hombres y mujeres tiene que ver con que ambas licenciaturas corresponden al área de humanidades.

Algo similar ocurre en la UPN. El mayor número de estudiantes son mujeres, con 137 respuestas obtenidas. El 78.8% (108) correspondió a mujeres, mientras que solamente 21.2% (28 estudiantes) fueron hombres y 1 persona no binaria. La predominancia de mujeres en las carreras de pedagogía refleja los roles de género en la toma de decisiones educativas y profesionales, sosteniendo la idea de que las mujeres deben cumplir con el rol de cuidadoras.

Resulta imperativo determinar el rango de ingresos mensuales del estudiantado de la UABJO. El 90.8% (109 estudiantes) menciona que sus ingresos son inferiores a los \$6,000 (seis mil pesos), mientras que el 7.5% (9 estudiantes) afirman que sus ingresos oscilan entre \$6,000 y \$8,000, y únicamente el 1.7% (2 estudiantes) reportaron un ingreso mensual de entre \$10,000 y \$15,000.

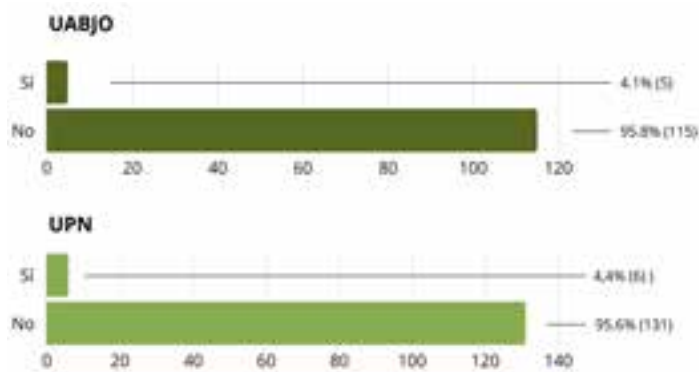
De igual manera, en la Universidad Pedagógica Nacional de Oaxaca, el 86.9% (119 estudiantes) tiene un ingreso de menos de \$6,000 (seis mil pesos), mientras que el 5.8% (8 estudiantes) tiene un ingreso entre \$6,000 y \$8,000 pesos, y un 5.1% (7 estudiantes) tiene un ingreso entre \$8,000 y \$10,000 pesos. Solo el 2.2% (3 estudiantes) indicó un ingreso mensual que oscila entre \$10,000 y \$15,000 pesos.

En cuanto a si padecen alguna discapacidad (sensorial, de lenguaje, motriz, mental, múltiples u otras) que complique su movilidad, los resultados de cada universidad fueron los siguientes:

En la UABJO, el 95.8% (115 estudiantes) mencionan no padecer ninguna discapacidad que afecte de alguna forma su traslado de su hogar a la escuela, mientras que el 4.1% (5 estudiantes) afirman que la discapacidad es un factor que les dificulta su movilidad, de los cuales 3 estudiantes reportan tener discapacidad visual.

De igual manera, en la UPN, el 95.6% (131 estudiantes) indican que no tienen ninguna discapacidad que impacte en su movilidad, mientras que el 4.4% (6 estudiantes) tiene una discapacidad que representa un obstáculo para su movilidad, de los cuales 1 persona reporta tener discapacidad visual.

1.3 ¿Padeces de alguna discapacidad (sensorial, lenguaje, motriz, mental, múltiple u otra) que complique tu movilidad?



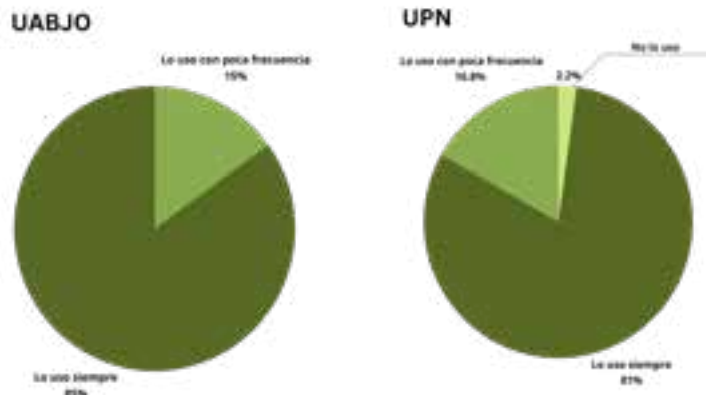
2. Formas de movilidad

Las y los estudiantes universitarios a menudo recurren a una variedad de medios de transporte, desde autobuses urbanos hasta caminar o incluso utilizar vehículos personales, dependiendo de factores como la distancia, el tiempo y la disponibilidad de recursos económicos. La movilidad estudiantil también está relacionada con la accesibilidad de los espacios públicos y la infraestructura de transporte, lo que subraya la importancia de políticas y medidas que promuevan una movilidad inclusiva y sostenible para todos los estudiantes universitarios.

Dado el análisis previo de distintas formas de agresiones, resulta esencial explorar los contextos específicos donde podrían ocurrir estos eventos. En este sentido, el transporte público emerge como uno de estos espacios. Al indagar sobre la frecuencia de uso de este medio, observamos que un significativo 85% (102 estudiantes) lo elige como su principal modo de desplazamiento, mientras que el restante 15% (18 estudiantes) lo utiliza con menor regularidad.

El estudiantado de la **UPN** seleccionó respuestas similares, un 81% (111 personas) siempre utiliza el transporte público y 16.8% (23 personas) con menor frecuencia. A diferencia de la UABJO, hubo 2.2% (3 personas) que dijeron que no utilizaban el transporte público.

2.1 ¿Con qué frecuencia usas el transporte público?



Basándonos en lo expuesto anteriormente, se observó que la mayoría del estudiantado tiene la necesidad de trasladarse en transporte público, ya sea autobús, taxi (colectivo), etc. Por ende, se consideró pertinente indagar si disponían de una credencial en el momento de la encuesta. En este sentido, se evidencia que el 55.8% (67 estudiantes) sí poseían una credencial escolar en ese momento, mientras que el restante 44.2% (53 estudiantes) no la tenían. Bajo esta premisa, es fundamental destacar que, como se evidencia en la gráfica previa, aproximadamente la mitad de las juventudes carece de una credencial que, en gran medida, contribuye a reducir sus gastos en el transporte urbano.

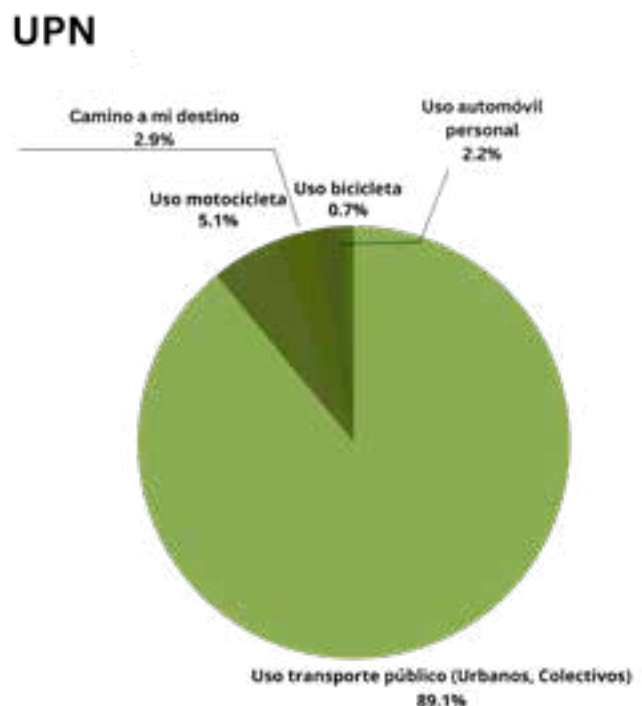
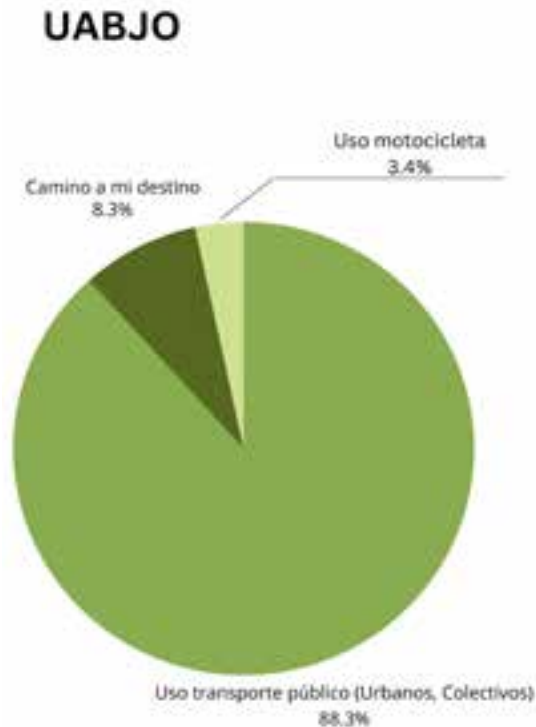
En este contexto, resulta relevante indagar sobre la disponibilidad de apoyos escolares y su relación con los ingresos mensuales. Un significativo porcentaje, el 79% (94 estudiantes), reafirmó el uso de la credencial que ofrece un descuento del 50% en el transporte urbano. Por otro lado, numerosas respuestas coinciden en la ausencia total de apoyo, expresándose como “ninguno”, “nada” o “ningún apoyo”. Por ende, se agruparon estas respuestas, revelando que el 19.3% (23 estudiantes) no cuenta con ningún tipo de respaldo por parte de sus instituciones educativas. Además, un pequeño porcentaje del 0.8% (1 estudiante) señala que, aunque posee y presenta su credencial escolar para obtener el descuento, no se le reconoce y debe pagar la tarifa completa.

Por último, otro 0.8% (1 estudiante) informa que, aunque se le otorgó una credencial escolar para recibir el descuento en el transporte público, la extravió.

Las respuestas en este caso difieren mucho entre las dos universidades. En Xoxocotlán, sólo 15 estudiantes (10.9%) cuentan con descuentos de credencial o transporte escolar, 89.1% (122 estudiantes) no cuenta con ningún descuento. Es importante destacar que el 81% (111 estudiantes) no tiene ningún tipo de descuento, 22 personas (16.1%) dicen que existe

descuento con credencial escolar en su ruta de transporte público. Además, 1.5% (2 estudiantes) declararon que tenían una beca. una persona (0.7%) indicó que recibe credencial pero solo en una línea de autobuses. Otro (0.7%) cuenta con credencial de estudiante tramitada a una empresa de transporte público.

2.2 ¿Qué medios de transporte empleas para tu movilidad?

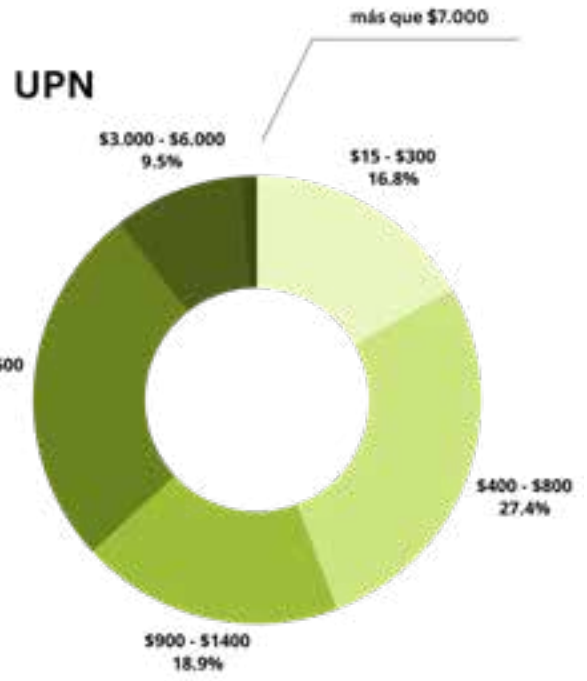


De igual manera, resulta pertinente destacar los medios de transporte empleados por los juveniles estudiantes para desplazarse desde sus hogares hasta sus lugares de estudio. Como se puede apreciar, el 88.3% (106) estudiantes de la UABJO utiliza los autobuses urbanos y/o colectivos como principal medio de transporte, evidenciando que la gran mayoría tiene que usar estas opciones para sus desplazamientos. En una proporción menor, se encuentra el 8.3% (10 estudiantes) que tienen la oportunidad de caminar hasta la escuela, mientras que solo el 3.3% (3 estudiantes) cuenta con una motocicleta como medio de transporte.

Como se puede ver en el gráfico, 89.1% (122 estudiantes) de la UPN ha elegido el transporte público como medio de transporte en sus traslados diarios, por otro parte el 5.1% (7 estudiantes) utilizan la motocicleta y 2.9% (4 estudiantes) camina a su destino, mientras que el 2.2% (3 personas) usa automóvil personal y 0.7% (1 persona) utiliza la bicicleta para trasladarse.

2.3 ¿A cuánto asciende tu gasto mensual en transporte?

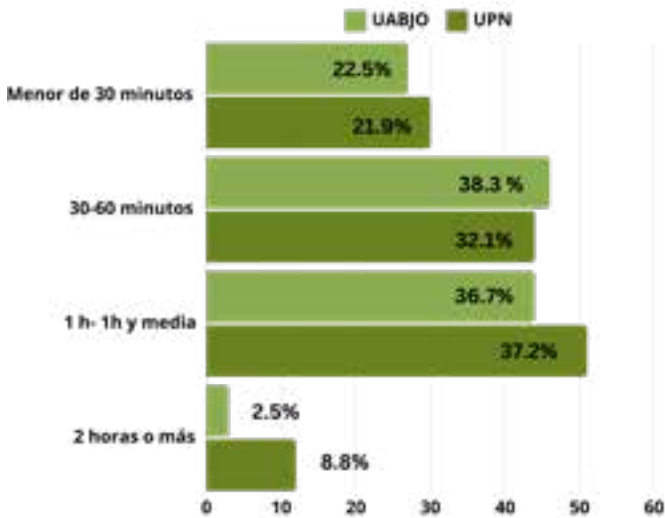
UABJO



Se consultó al estudiantado de la UABJO sobre el monto de su gasto mensual en transporte, en relación con sus ingresos mensuales. Tuvieron la oportunidad de responder abiertamente, lo que nos permitió identificar que 21 estudiantes gastan entre \$15 y \$300 pesos, 26 estudiantes destinan entre \$400 y \$800 pesos mensuales, 17 estudiantes disponen de \$900 a \$1,400 pesos para su transporte público, seguidos por 11 estudiantes que indicaron gastar entre \$1,500 y \$2,500 pesos en sus desplazamientos hacia la institución educativa. Por último, solo 3 estudiantes mencionaron que su gasto mensual en transporte público asciende a entre \$3,000 y \$6,000 pesos.

En el caso de la UPN el 16.8% de las personas entrevistadas (16 estudiantes) gastan entre \$15 y \$300 pesos al mes, 26 estudiantes (27.4%) indicaron haber gastado entre 400 y 800 pesos mensuales para el transporte público. A la vez hay 25 estudiantes (26.3%) gastando entre \$1,500-\$2,500 en un mes, queda muy claro que en la UPN hay más estudiantes que necesitan moverse en colectivo o mototaxi diario para llegar a la universidad. Y ni siquiera se detiene ahí, el gasto mensual de 9.5% de las personas (9 estudiantes) asciende hasta \$6,000 pesos y una persona (1.1%) incluso declaró haber gastado más de \$7.000 pesos en un mes.

2.4 ¿Cuál es la distancia y tiempo que empleas para los traslados de tu casa a la escuela?



Como se puede apreciar en la siguiente gráfica, se emplearon cuatro ítems para abordar esta pregunta, aunque tres de ellos son notablemente destacados. En la UABJO, el 38.3% (46 estudiantes) mencionó que les lleva de 30 a 60 minutos llegar a sus destinos, seguido del 36.7% (44 estudiantes) que indicó que emplea de 1 a 1 hora y media para realizar el trayecto. Por otro lado, el 22.5% (27 estudiantes) señaló que tarda menos de media hora en llegar, mientras que solo el 2.5% (3 estudiantes) afirmó que requiere de 2 horas o más para trasladarse desde sus hogares hasta su institución. El estudiantado de la UPN emplea más tiempo en total para trasladarse a la universidad. 51 de las 137 personas entrevistadas (37.2%) necesitan 1 hora hasta 1 hora y media para moverse de un punto a otro, un 32.1% (44 estudiantes) emplea entre 30 minutos y una hora. 30 estudiantes de la UPN (21.9%) emplean menos de media hora. Por otro lado, hay 12 estudiantes (8.8%) que tienen un traslado a la escuela de más de 2 horas.

Un factor crucial a considerar es si las y los estudiantes generalmente se desplazan solas o en compañía de familiares o amistades. El 80.8% (97 estudiantes) de la UABJO indica que generalmente se desplazan en

solitario, mientras que solo el 19.2% (23 estudiantes) lo hacen en compañía, ya sea mediante el transporte público o a pie.

Bajo esta misma lógica, resulta esencial realizar un contraste en cuanto a la movilidad de los estudiantes, considerando su género, con el propósito de profundizar en la comprensión de las vulnerabilidades que experimentan en los espacios públicos. En el caso de las mujeres, se recopiló 96 respuestas, de las cuales 77 (80.8% de las estudiantes) indicaron que se desplazan solas hacia la universidad y sus hogares, mientras que solo 19 (19.2% de las estudiantes) tienen la posibilidad de trasladarse en compañía de alguien más.

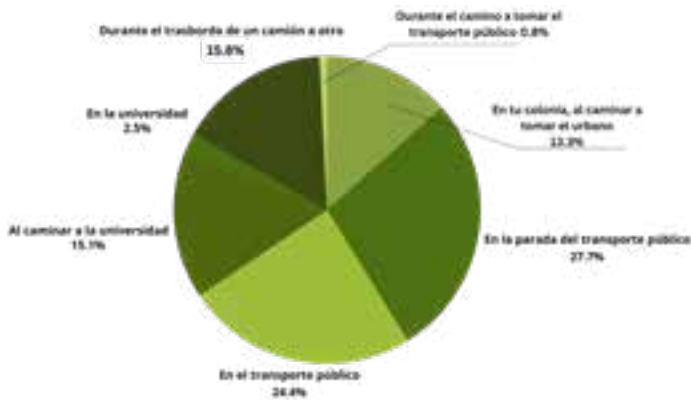
En cuanto a los hombres, se observa que solo 17.4% (4 estudiantes) se movilizan en compañía, mientras que la mayoría 82.6% (19 estudiantes) prefieren desplazarse solos hacia su centro educativo y sus hogares. En el caso del estudiante no binario, se moviliza sin compañía.

3. Riesgos y campos de oportunidad

La vulnerabilidad y la seguridad en espacios públicos son aspectos cruciales que afectan la experiencia de los estudiantes universitarios. Las juventudes, al movilizarse diariamente desde sus hogares hacia sus instituciones educativas, se enfrentan a diversos desafíos relacionados con la vulnerabilidad, que pueden ir desde la exposición a situaciones de inseguridad hasta la necesidad de tomar medidas precautorias. La falta de iluminación, la presencia de zonas poco transitadas y la ausencia de medidas de seguridad efectivas pueden contribuir a que los estudiantes se sientan vulnerables durante sus desplazamientos. Por ello, es pertinente conocer las experiencias expuestas por las y los estudiantes en el cuestionario.

3.1 En tus traslados, ¿dónde ubicas el punto de mayor vulnerabilidad?

UABJO



Considerando lo expuesto anteriormente, nos adentraremos en el tema de los espacios donde las y los estudiantes de la UABJO experimentan mayor vulnerabilidad una vez que salen de sus hogares o entornos educativos. Según las respuestas obtenidas, el 27.5% (33 estudiantes) informa sentir este temor en las paradas de transporte público, mientras que el 24.2% (29 estudiantes) señala que se sienten en riesgo de sufrir algún tipo de violencia en el mismo transporte público.

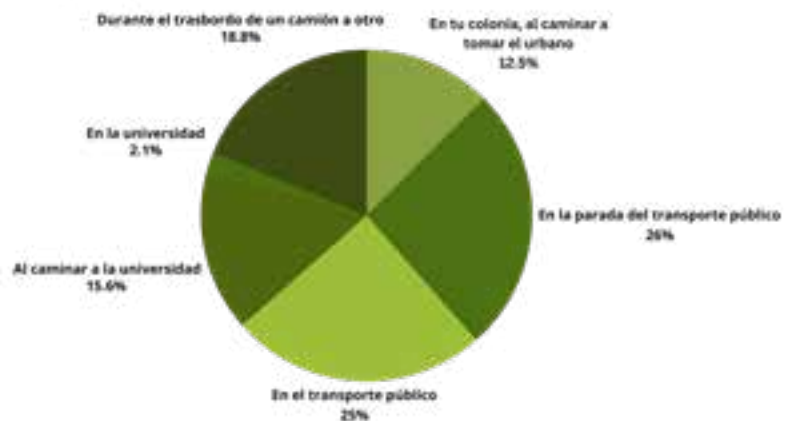
Además, un 15.8% (19 estudiantes) menciona que necesitan transbordar para desplazarse desde sus hogares hasta sus lugares de estudio, lo que implica la necesidad de utilizar dos medios de transporte para llegar a destino. Este grupo señala que es en estos puntos donde experimentan una mayor sensación de vulnerabilidad frente a posibles agresiones.

Por otro lado, el 15% (18 estudiantes) manifiestan sentir temor especialmente cuando caminan hacia la universidad, mientras que el 13.3% (16 estudiantes) comenta que experimentan este miedo en sus propios barrios. Una minoría, el 2.5% (3 estudiantes), afirma que se siente vulnerable incluso dentro de sus centros educativos. Solo un 0.8% (1 estudiante) experimenta temor al caminar hacia las paradas de

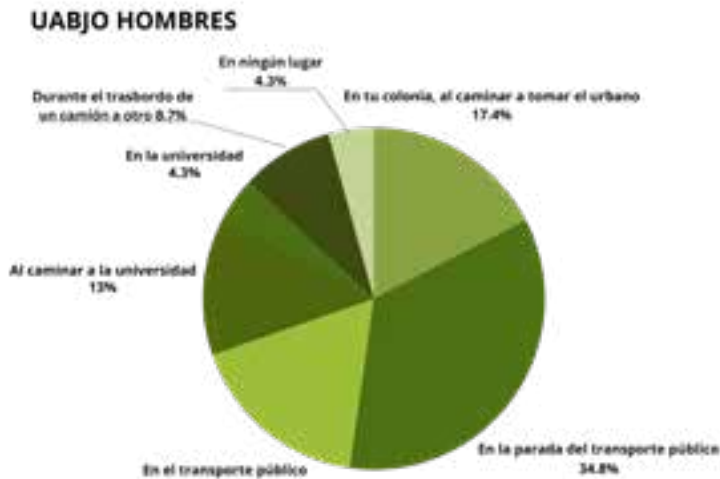
autobuses, y finalmente otro 0.8% (1 estudiante) declara no sentir vulnerabilidad en ningún lugar.

No obstante, es crucial analizar cómo se distribuyen estas experiencias según el género. En el caso de las mujeres de la UABJO, quienes proporcionaron 96 respuestas, se destaca que el 26.0% (25 estudiantes) manifestaron sentirse vulnerables en la parada del transporte público. Es relevante señalar que este porcentaje constituye la mayoría, seguido por el 25.0% (24 estudiantes) que expresaron tener mayor temor en el transporte público en sí. Además, el 18.8% (18 estudiantes) reportó sentirse vulnerable durante el transbordo de un camión a otro, mientras que el 15.6% (15 estudiantes) indicó experimentar temor al caminar hacia la universidad. Asimismo, el 12.5% (12 estudiantes) señalaron sentirse inseguras en su propia colonia, específicamente al dirigirse a tomar el transporte urbano, y finalmente, el 2.1% (2 estudiantes) expresó sentir vulnerabilidad en la propia universidad.

UABJO MUJERES



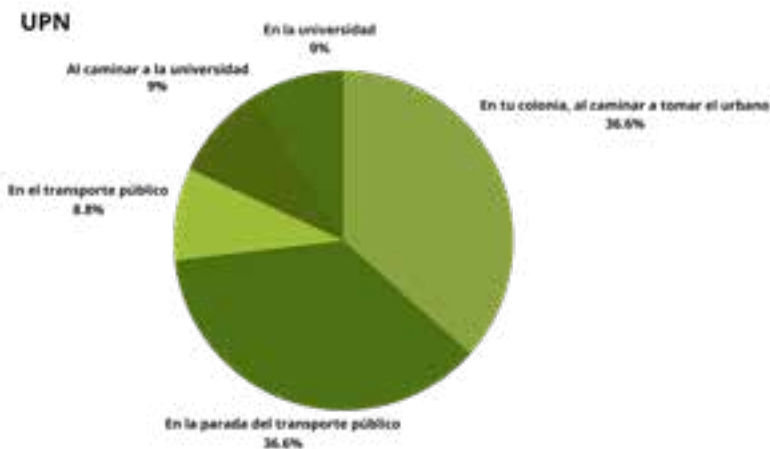
En cuanto a los hombres de la UABJO, se recolectaron 23 respuestas en este reactivo, de la cual, el 34.8% (8 estudiantes) mencionó que la parada del transporte público es el punto donde se sienten mayormente vulnerables, siguiendo el 17.4% (4 estudiantes) que indicó que es en su propia colonia, al caminar hacia la parada del transporte urbano, donde perciben cierta amenaza, a la par de esta respuesta, otro 17.4% (4 estudiantes) afirma sentir inseguridad en el transporte público.



El caminar a la universidad también es un espacio en donde las juventudes manifiestan sentirse amenazados, el 13.0% (3 estudiantes) afirmó esta respuesta, el 8.7% (2 estudiantes) comentó que se sienten vulnerables durante el transbordo de un camión a otro, y finalmente el 4.3% (1 estudiante) respondió que es en la misma universidad en la que siente este temor y otro 4.3% (1 estudiante) dijo que no se siente vulnerado en ningún lugar.

Para la persona no binarie el mayor punto de vulnerabilidad es el transporte público.

El estudiantado de la UPN indico los lugares donde se sienten más vulnerables durante sus desplazamientos diarios, 36.6% (41 personas) sitúa el mayor punto de vulnerabilidad en su colonia al caminar hacia la parada del transporte urbano, mientras que otro 36.6% (41 personas) lo localiza en la propia parada del transporte público, el 8.8% (19 estudiantes) el camino a la universidad con 9% (20 estudiantes) y en la universidad con 9% respectivamente.



Las estudiantes identifican el mayor punto de vulnerabilidad en la parada del transporte público, siendo un 28.1% (36 estudiantes) quienes lo señalan así. Además, un 18% (23 estudiantes) expresó sentirse inseguras durante el trayecto en transporte público. En la misma línea, el 15.6% (20 estudiantes) mencionó sentirse vulnerable dentro de las instalaciones universitarias, mientras que otro 15.6% (20 estudiantes) reportó sentirse expuestas durante el transbordo de un camión a otro. Finalmente, el 9.4% (12 estudiantes) identificó el momento más vulnerable al caminar hacia la universidad.



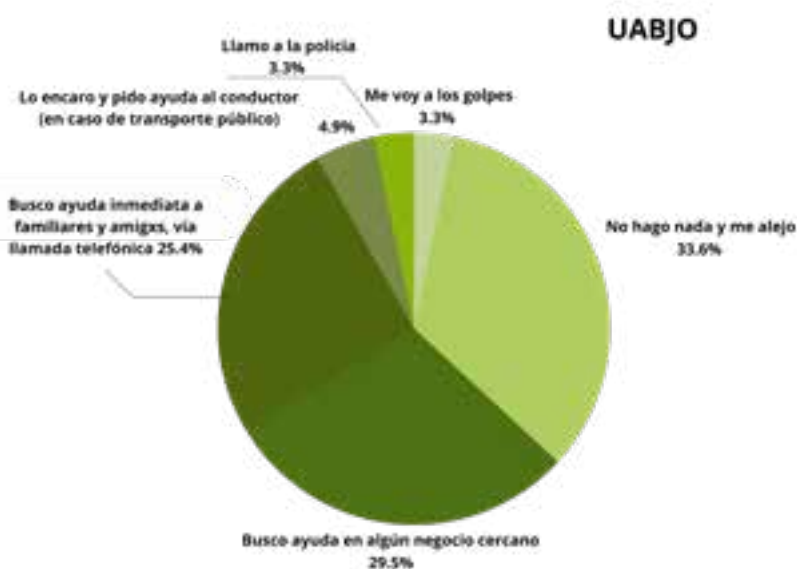
Los estudiantes hombres ubican su mayor punto de vulnerabilidad con un (6 estudiantes) 22% en la parada del transporte público, (7 estudiantes) 25.9% en su colonia, al caminar para tomar el urbano, (7 estudiantes) 25.93% mientras que (5 estudiantes) 18.52% ubica mayor inseguridad en el transporte público, seguido del (4 estudiantes) 14.81% que mencionó el transbordo (3 estudiantes) y el 7.41% (2 estudiantes) no ubica algún punto como vulnerable.

UPN HOMBRES



La persona no binaria indicó que no identifica ningún lugar específico como punto de vulnerabilidad durante sus traslados.

3.2 ¿Cómo reaccionas ante el riesgo?



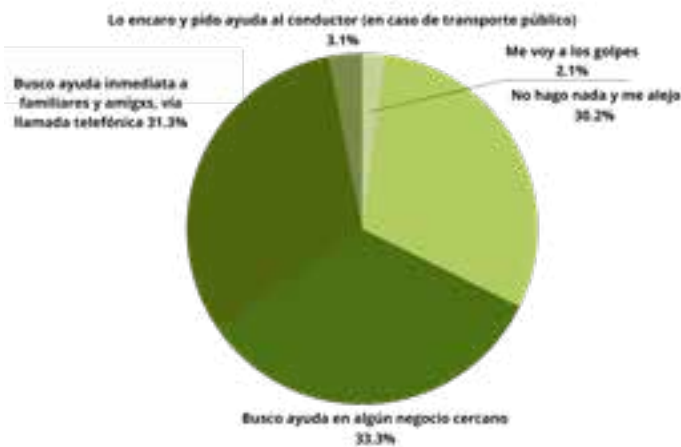
En el mismo contexto, resulta crucial comprender las reacciones de los estudiantes de la UABJO ante situaciones de riesgo. En respuesta a esta interrogante, el 34.2% (41 estudiantes) manifestó no hacer nada y alejarse para evitar que la situación de riesgo empeore. Asimismo, el 30% (36 estudiantes) opta por acercarse a algún establecimiento cercano en busca de resguardo y evitar así sentirse vulnerables. Otro grupo significativo, el 25.8% (31 estudiantes),

elige solicitar ayuda mediante llamada telefónica para sentirse acompañados y, de alguna manera, más seguros.

Estas tres tendencias engloban a la mayoría de los estudiantes y sus respuestas frente a situaciones de vulnerabilidad. En contraste, el 5% (6 estudiantes) decide enfrentar directamente a la persona que los está atacando y, posteriormente, busca ayuda del conductor en caso de encontrarse en un medio de transporte público. Se observa que algunas respuestas son similares, por lo que se agruparon estas tendencias, y el 3.3% (4 estudiantes) mencionan recurrir a la confrontación física con la persona agresora. En tanto, una minoría visible, el 0.8% respectivamente, elige llamar a la policía, dirigirse a lugares con mayor presencia de personas o adoptar actitudes agresivas, sin necesariamente llegar a la violencia física.

Es relevante conocer cómo actúa el estudiantado a partir de su género, en el caso de los hombres y es posible observarse que el 43.5% (10 estudiantes) decide no hacer nada y moverse a un espacio en donde se sienta más seguro y protegido, de igual manera, el 26.1% (6 estudiantes) prefieren buscar ayuda en algún establecimiento cercano. Continúa el 13% (3 estudiantes) que a diferencia del porcentaje anterior, ellos deciden encarar a la o las personas que los atacan y en caso de encontrarse en el transporte público piden auxilio al conductor, el 8.7% (2 estudiantes) afirman que además de encarar a estas personas, también prefieren irse directamente a los golpes para defenderse ante los ataques, finalmente y en igual proporción, el 4.3% (1 estudiante) decide, por un lado buscar ayuda inmediata a algún familiar o amigo a través de una llamada telefónica y por el otro, llamar de inmediato a la policía.

UABJO MUJERES

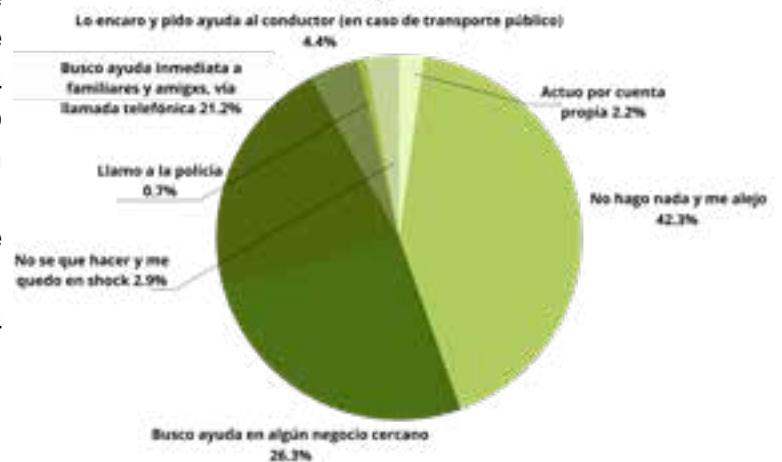


En el caso de las mujeres y a diferencia de los hombres, la mayoría de ellas, el 32.3% (31 estudiantes) al momento de sentirse en riesgo buscan ayuda en algún establecimiento o negocio que se encuentre cerca, siguiendo el 31.3% (30 estudiantes) que lo primero que hacen es hacer una llamada telefónica a algún familiar o amigo para sentirse acompañada de alguna manera, continúa el 30.2% (29 estudiantes) que prefiere no hacer nada y alejarse. En menor proporción se encuentra el 3.1% (3 estudiantes) que encarar a la o las personas que la hacen sentirse en riesgo y posteriormente pedir apoyo al conductor, en caso de encontrarse en el transporte público, el 2.1% (2 estudiantes) decide irse a los golpes de manera inmediata y arremeter contra la persona, y finalmente el 1.0% (1 estudiante) se dirige a espacios donde encuentre más personas.

Para el estudiantado de la UPN, su reacción ante el riesgo se diversifica: el 42.3% (58 estudiantes) manifestaron que optan por no hacer nada y alejarse para evitar que la situación de riesgo empeore. Asimismo, el 22.6% (36 estudiantes) elige acercarse a algún establecimiento cercano en busca de resguardo y así evitar sentirse vulnerable, mientras que un grupo significativo del 21.2% (29 estudiantes) solicita ayuda a sus familiares o amistades mediante llamada telefónica para sentirse en compañía.

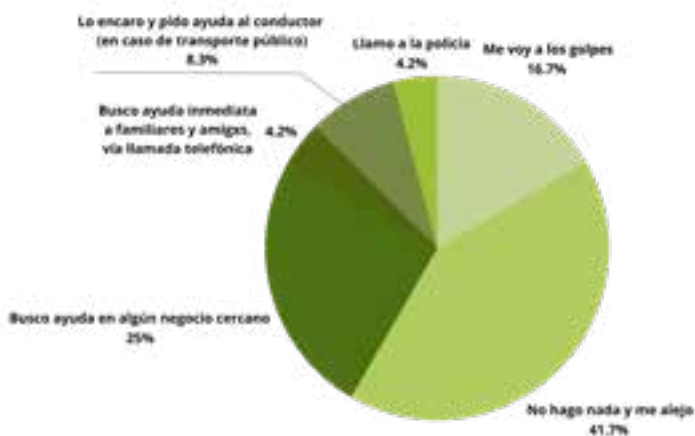
Un 5.1% (7 estudiantes) experimentaron algún tipo de agresión dentro del transporte público. En respuesta, se enfrentaron al agresor y solicitaron ayuda al conductor. El 2.9% (4 estudiantes) optó por llamar a la policía. En tanto, una minoría visible, el 0.7% respectivamente, indicó que su reacción es apoyarse de otras personas, actúa por su cuenta propia, no sabe cómo reaccionar, se queda en shock o simplemente no hace nada.

UPN



En cuanto a las mujeres, su respuesta ante el riesgo varía. El 49.1% (53 estudiantes) opta por no hacer nada y alejarse, seguido del 20.4% (22 estudiantes) que realiza una llamada telefónica a algún familiar o amistad para sentirse acompañada de alguna manera. Además, el 15.7% (17 estudiantes) busca ayuda en algún negocio cercano, mientras que un 9.3% (10 estudiantes) toma medidas por cuenta propia. Asimismo, el 4.6% (5 estudiantes) solicita ayuda al conductor en caso de que el incidente ocurra en el transporte público. Un porcentaje menor de mujeres, un 0.9% (1 estudiante), recurre a llamar a la policía.

UABJO HOMBRES

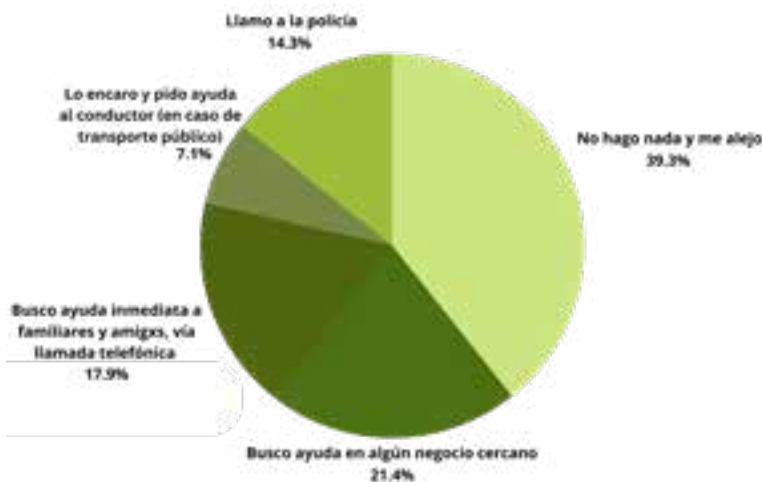


UPN MUJERES



En contraste, entre los hombres, el 39.9% (11 estudiantes) opta por no tomar ninguna acción y simplemente se aleja de la situación. Le sigue el 21.4% (6 estudiantes) que busca ayuda en algún negocio cercano, mientras que el 17.9% (5 estudiantes) prefiere realizar una llamada telefónica a un familiar o amigo para sentirse acompañado. Un 14.3% (4 estudiantes) decide contactar a la policía en busca de apoyo, y el 7.1% (2 estudiantes) de los hombres encuestados enfrenta directamente al agresor, solicitando también ayuda al conductor en caso de que el incidente ocurra en el transporte público.

UPN HOMBRES



3.3 ¿Cuándo transitas en la calle o estás en algún espacio público, alguna vez ¿Has tenido algún incidente de violencia de género en el espacio público?

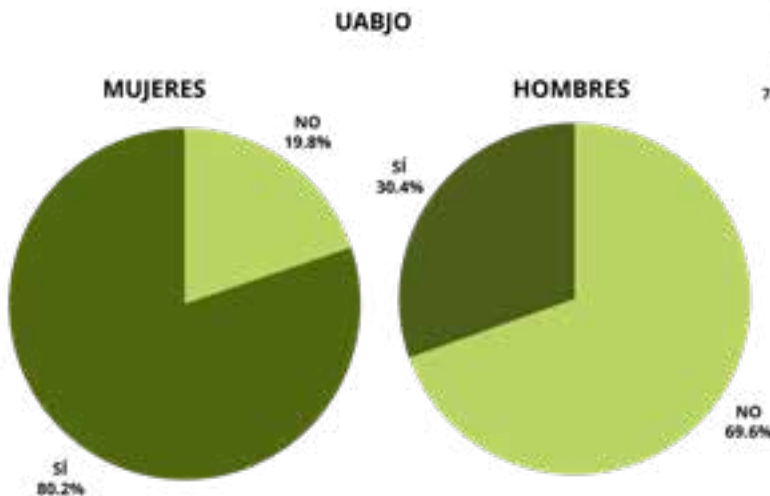
Definimos “Incidente”, como un evento fuera de lo común que ocurre en el espacio público (calle, transporte, parques, bibliotecas, plazas comerciales, cafeterías, bares, etc.) y que afecta la seguridad física, sexual y psico-emocional de las personas, en este caso, de las y los jóvenes estudiantes universitarios en su trayecto a sus espacios escolares; aunado a este término, se denomina como “violencia de género” como todo acto de violencia basada en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico o psicológico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de la libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la vida privada.

Se tuvo a bien preguntarle a las y los estudiantes del ICEUABJO y la Facultad de Idiomas sobre si al transitar en la calle o encontrarse en algún espacio público, alguna vez han tenido algún incidente de violencia de género en el espacio público, a lo que el 70.8% (85 estudiantes) respondió sí haber sufrido algún tipo de incidente en estos espacios, mientras que el otro 29.2% (35 estudiantes) afirman no haber pasado por algún incidente al transitar en los espacios públicos.



Al igual que en otros reactivos, es indispensable conocer, seccionado por género si han tenido algún incidente de violencia en espacios públicos, en el caso de las mujeres, el 80.2% (77 estudiantes) afirman si ser víctimas en algún momento, mientras que el 19.8% (19 estudiantes) respondió que no es una condicionante.

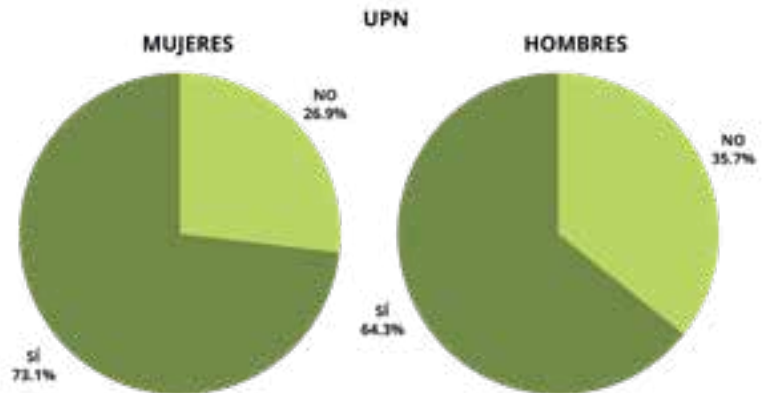
En el caso de los estudiantes hombres y a diferencia de las mujeres, la mayoría, el 69.6% (16 estudiantes) respondió no haber tenido nunca un incidente de violencia de género, mientras que en menor proporción, el 30.4% (7 estudiantes) sí ha sufrido algún incidente de este tipo.



En la Universidad Pedagógica Nacional, un 71.5% del estudiantado (98 personas) ha reportado haber experimentado algún incidente por violencia de género en el espacio público.



Un análisis más detallado de los datos revela diferencias significativas en comparación con la UABJO. Por un lado, el 73.1% de las mujeres (79 estudiantes) afirmaron haber sufrido algún tipo de violencia por género, mientras que el 64.3% de los hombres (18 estudiantes) también reportaron haber experimentado incidentes de violencia de género.



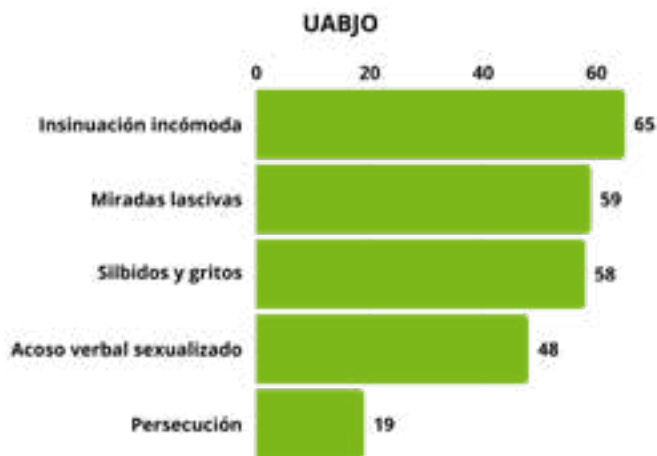
En este mismo sentido, resultó necesario preguntarle a las y los estudiantes sobre cuáles son los tipos de agresiones que ocurrieron en los incidentes sufridos en el espacio público que nos compartieron en la pregunta anterior, es necesario mencionar que este reactivo fue respondido por el estudiantado de ambas universidades y tuvieron la posibilidad de marcar todos los tipos de agresiones que han sufrido en los espacios públicos.

3.4 Tipo de agresiones

En la siguiente gráfica, se muestra que son 5 los principales tipos de agresiones que han sufrido las y los estudiantes de la UABJO en los espacios públicos; como es posible identificar que 65 estudiantes afirman que las insinuaciones incómodas son el tipo de agresión que más les ocurre en los espacios públicos, en seguida se encuentran las miradas lascivas dónde 59 estudiantes afirmaron vivirlas, posteriormente se encuentran los silbidos y gritos con 58 estudiantes respectivamente, mientras que el acoso verbal sexualizado 48 estudiantes han sufrido este tipo de violencia.

Dentro de este tipo de agresiones verbales se encuentran algunas que se han presentado en menor proporción como es el caso 19 estudiantes que les han perseguido por algún desconocido mientras caminan en alguna calle o cuadra.

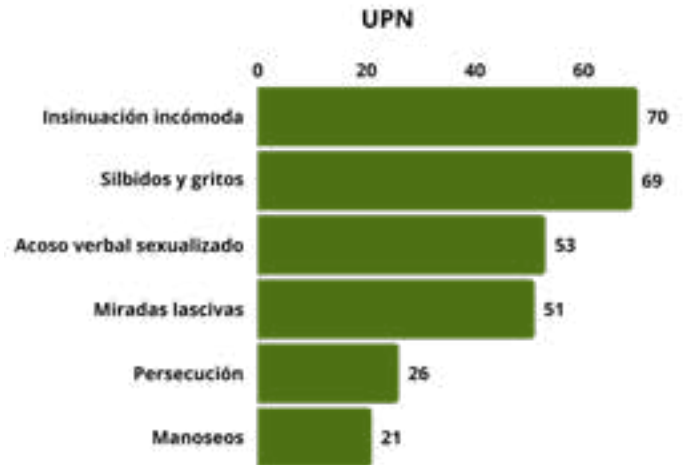
Como es posible observar, los tipos de violencia más frecuentes son verbales, y aunque son mínimos, también las y los jóvenes han sufrido también violencia física entre las que se encuentran el manoseo, exhibicionismo como masturbación, muestra y “apoyo” de genitales e incluso violación.



En la UPN las principales agresiones reportadas fueron insinuaciones incómodas, destaca con un total de 70 estudiantes registrados, lo que sugiere un alto nivel de conductas inapropiadas o sugerencias de connotación sexual que generan incomodidad en el espacio público.

Los “silbidos y gritos” representan otro aspecto preocupante con 69 personas con estos incidentes, el “acoso verbal sexualizado” se presenta en 53 ocasiones, evidenciando la persistencia de comentarios de naturaleza sexual que buscan intimidar o humillar a las víctimas, creando un ambiente hostil y degradante en el espacio público, de la “miradas lascivas” también son un problema recurrente, con 51 casos reportados. Estas expresiones visuales de deseo o lascivia pueden hacer que las personas se sientan vulnerables. En el caso de la “persecución” se registra en 26 ocasiones.

Por último, el 21 señaló que han vivido algún tipo de tocamiento. Lo que indica que algunas personas experimentan el acoso de manera más agresiva y persistente, lo que puede generar un profundo impacto emocional y psicológico en quienes lo viven.



3.5 Frecuencia de incidentes

Siguiendo esta misma línea de pensamiento, es crucial conocer la frecuencia con la que ocurren estos incidentes en espacios públicos.

Como se puede observar con el estudiantado de la UABJO, el 64.2% (77 estudiantes) mencionan que estos incidentes ocurren con poca frecuencia. Le sigue el 18.3% (22 estudiantes) que indican que la frecuencia de estos eventos de riesgo es muy alta, y finalmente, el 17.5% (21 estudiantes) responden que no han experimentado este tipo de incidentes.

En el caso de la UPN 72.3% (99 estudiantes) mencionan que estos incidentes ocurren con poca frecuencia, seguido del 16.1% (22 estudiantes) que indican que la frecuencia de estos eventos de riesgo es muy alta, y para concluir el 11.7% (16 estudiantes) respondieron que no han experimentado este tipo de incidentes.

3.6 ¿Tus traslados influyen en tu forma de vestir?

Es crucial considerar qué factores hacen vulnerables a las juventudes, y para ello es fundamental explorar ciertos elementos que podrían determinar su exposición al riesgo. Por este motivo, se planteó la pregunta de si la forma en que se visten influye en su susceptibilidad a experimentar violencias de género en alguna de sus formas cuando transitan por el espacio público.

En el caso del muestreo en la UABJO la mayoría evidente, representada por el 44.2% (53 estudiantes), sostiene que sí existe una influencia por parte de la vestimenta. En contraposición, el 30.8% (37 estudiantes) afirma que la manera en que se visten no tiene ningún impacto en absoluto. Por otro lado, el 25.0% (30 estudiantes) opina que en ciertas ocasiones puede tener influencia, mientras que en otras no la tiene.

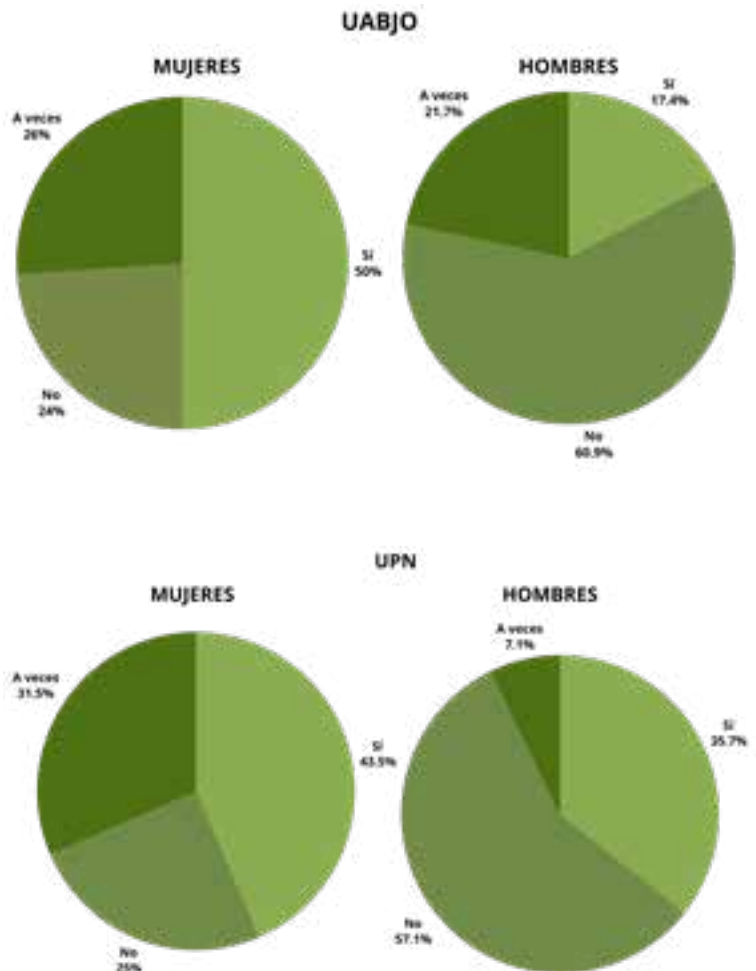
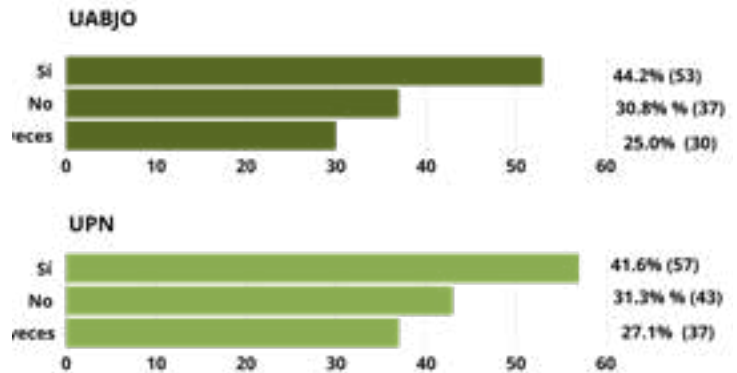
Al filtrar esta pregunta en el caso de los hombres, el 60.9% (14 estudiantes) describe que ellos se sienten cómodos y seguros en los espacios públicos con cualquier prenda que porten, en una proporción visiblemente menor, el 21.7% (5 estudiantes) define que solo a veces siente esta necesidad de vestirse de tal forma para evitar algún tipo de violencia, mientras que solo el 17.4% (4 estudiantes) sostienen que los traslados si influyen totalmente para decidir de qué forma vestirse,

En el caso de las mujeres, el 50% (48 estudiantes) sienten la necesidad de modificar su manera de vestir para trasladarse a ciertos espacios. Siguiendo el 26% (25 estudiantes) que mencionan que solo en algunas ocasiones esto influye, mientras que el 24% (23 estudiantes) comentan que no influye en lo absoluto.

Para la población encuestada en la UPN, 41.6% (57 personas) señalaron que sus traslados sí influyen en su forma de vestir, un 31.3% (43 personas) dice que no cambia su forma de vestir al momento de moverse y otro 27.1% (37 personas) que cambia a veces.

Para las mujeres 43.5% (47 estudiantes) afirman que en sus traslados siempre cambian su forma de vestir y 31.5% (34 estudiantes) que lo cambian a veces.

Por otro lado, 35.7% de los hombres (10 estudiantes) indicaron que cambia su forma de vestir, en comparación con un 57.1% (16 estudiantes) no cambian su manera de vestir estando en sus traslados.



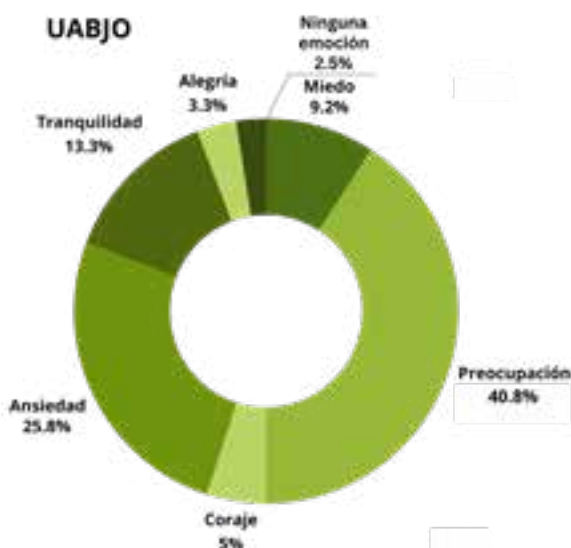
3.7 ¿Estás embarazada?

El embarazo y la maternidad durante la etapa universitaria implica que las jóvenes tengan un equilibrio entre las responsabilidades académicas y las demandas físicas y emocionales del embarazo y la maternidad. En la UABJO 2 estudiantes se encontraban embarazadas en ese momento y su condición de embarazo no ha generado incidentes problemáticos ni ha sido fuente de complicaciones notables en su entorno o experiencias cotidianas.

4. Impactos (Físicos, emocionales, económicos, sociales)

4.1 ¿Qué emociones vives estando en tus traslados diarios?

Otro aspecto fundamental a tener en cuenta son las emociones que experimenta diariamente el estudiantado al moverse. Al indagar sobre este tema con el estudiantado de la UABJO, se observa que el 40.8% (49 estudiantes) menciona sentir preocupación, una sensación que les mantiene alerta constantemente. Además, el 25.8% (31 estudiantes) expresan experimentar ansiedad durante el trayecto desde sus hogares hasta la escuela y viceversa.



En menor medida, el 13.3% (16 estudiantes) describen sentir tranquilidad y despreocupación en este contexto, mientras que el 9.2% (11 estudiantes), a diferencia del porcentaje anterior, manifiestan experimentar miedo en espacios públicos durante sus traslados. Un 5.0% (6 estudiantes) afirma sentir coraje en este proceso. Mientras que el 3.3% (4 estudiantes) consideran sentir alegría al trasladarse, el 2.5% (3 estudiantes) no sienten ninguna emoción al dirigirse a sus espacios escolares.

Es esencial considerar que diversos factores pueden influir en estas emociones, como el tráfico, la hora del día, la posibilidad de perder un medio de transporte, entre otros. Este análisis resalta la complejidad de las experiencias emocionales del estudiantado durante sus desplazamientos y la necesidad de comprender la diversidad de factores que contribuyen a sus distintas percepciones y estados de ánimo en estos momentos.

Bajo esta misma lógica, es imprescindible conocer las emociones que viven las y los estudiantes de la UABJO a partir de su género, por ello, y como es posible observar en la gráfica en el caso de los hombres, el 26.1% (6 estudiantes) mencionan sentirse tranquilos al estar en distintos espacios públicos, por otro lado el 21.7% (5 estudiantes) afirman sentirse preocupados, siguiendo el 17.4% (4 estudiantes) que comentó sentir ansiedad al momento de encontrarse en espacios públicos o en el transporte urbano.

El 13.0% (3 estudiantes) demostró sentir alegría, y en porcentajes similares, el 8.7% (2 estudiantes) afirma sentir coraje y miedo respectivamente. Finalmente, el 4.3% (1 estudiante) no siente ninguna emoción en estos espacios.

En el caso de las mujeres en la UABJO, como se evidencia en la gráfica, la gran mayoría específicamente el 44.8% (43 estudiantes) experimentan preocupación al estar en espacios

públicos y utilizar el transporte público al trasladarse, seguido por el 28.1% (27 estudiantes) que reportan sentir ansiedad.

En menor medida, un 10.4% (10 estudiantes) se sienten tranquilas durante sus traslados diarios. En contraste, un 8.3% (8 estudiantes) manifiestan comenzar a sentir miedo una vez fuera de sus hogares, y un 4.2% (4 estudiantes) admiten sentir coraje. Además, un 1.0% (1 estudiante) menciona que este tipo de situaciones son tan habituales que ya se ha resignado a ellas, mientras que otro 1.0% (1 estudiante) declara no experimentar ninguna emoción al desplazarse diariamente hacia su centro educativo o su hogar.

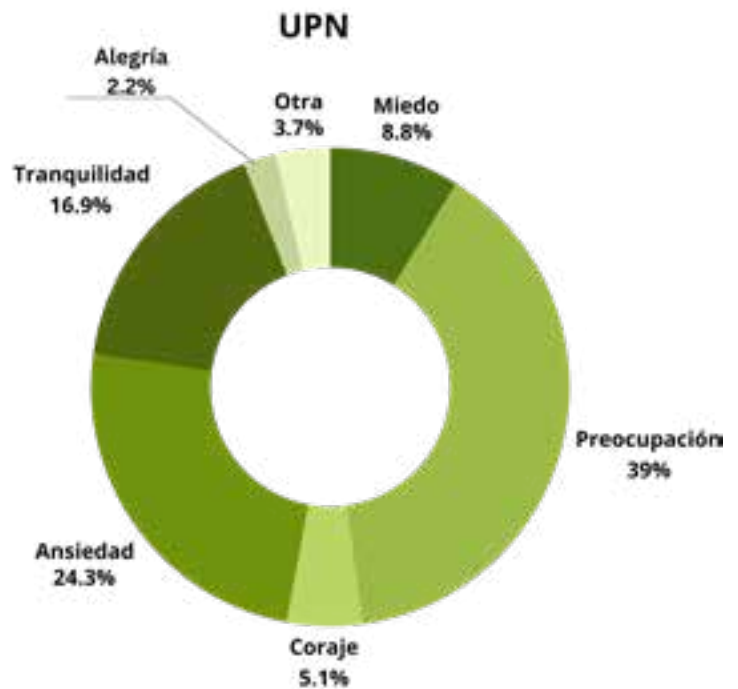
En el caso de la persona no binario, afirma sentirse preocupado en sus traslados a la universidad y a su casa.

Por parte de la UPN, la emoción principal del estudiantado es preocupación, un 39% (53 estudiantes) señaló esta respuesta, un 24.3% (33 estudiantes) indicó sentir ansiedad y un 16.9% (23 estudiantes) mencionó sentir tranquilidad en sus traslados diarios,

43.5% de las mujeres (47 estudiantes) sienten más preocupación, un 27.8% (30 estudiantes) indicaron sentir ansiedad y 11.1% (12 estudiantes) mencionaron el sentir miedo. En este inciso las personas que respondieron, pudieron elegir múltiples respuestas a la vez.

Mirando los datos de los hombres de la UPN, se nota una diferencia pues la emoción más indicada es tranquilidad por 48.1% (13 estudiantes). El 11.1% (3 estudiantes) incluso declaró haber sentido alegría estando en sus traslados, un 18.5% (5 estudiantes) dijo que sintió preocupación y un 11.1% (3 estudiantes) que sintió ansiedad durante sus traslados diarios.

En este inciso las personas que respondieron pudieron elegir múltiples respuestas a la vez.



4.2 ¿Cómo te ha afectado en tu vida social y bienestar emocional?

El experimentar constantemente emociones negativas puede tener repercusiones significativas en diversos aspectos de la vida, y para el estudiantado, una de las afectaciones más notables es su vida social, un factor crucial para el bienestar.

Ante este escenario, se indagó sobre cómo los riesgos en espacios públicos han impactado la socialización del estudiantado con el resto y, en general, en su bienestar emocional. Las respuestas revelan una diversidad de enfoques:

En la UABJO el 20.8% (25 estudiantes) elige resguardarse en sus hogares, evitando salir para prevenir posibles incidentes. Otro 20.8% (25 estudiantes) comparte tiempo con sus amistades, pero exclusivamente durante el día, optando por quedarse en casa durante las horas nocturnas. Por otro lado, el 19.2% (23 estudiantes) decide ignorar estos riesgos y continuar viviendo su vida con normalidad, asumiendo cualquier eventualidad que pudiera surgir.

Un 15% (18 estudiantes) considera adecuado ajustar su forma de vestir en función del lugar que visitarán y la distancia que deben recorrer, así como las zonas que atravesarán. En seguida, el 9.2% (11 estudiantes) transita por espacios públicos con naturalidad, aunque con cierto temor a vivir algún tipo de violencia en algún momento. Finalmente, un 7.5% (9 estudiantes) opta por salir exclusivamente en compañía de familiares o amistades, o en su defecto, evita frecuentar ciertos lugares donde han tenido experiencias desafortunadas.

Estas distintas estrategias reflejan la complejidad de las respuestas ante los riesgos percibidos, resaltando la importancia de abordar la diversidad de perspectivas y estrategias adoptadas por los y las estudiantes para gestionar su bienestar emocional en entornos públicos.

UABJO



En el caso de las y los estudiantes de la UPN las afectaciones que tienen de las agresiones en el espacio público en su bienestar emocional y su vida social se traducen en que el 24.08% (33 personas) del estudiantado trata seguir con su vida normal, 15.32% (21 personas) ha cambiado su forma de vestir dependiendo de sus traslados y 13.86% (19 personas) prefiere no salir para evitar vivir algún tipo de incidente, y las otras 13.86% (19 personas) señalaron que había lugares que ya no frecuentan. Además hay 12.4% (17 personas) que no salen de noche, 10.94% (15 personas) que salen con temor y 9.48% (13 estudiantes) que solo salen con compañía.



4.3 ¿Qué haces para atender los impactos?

Aunque podemos tomar medidas para reducir los riesgos en espacios públicos, es importante reconocer que estamos conscientes de posibles percances. En este sentido, resulta fundamental comprender cómo las juventudes abordan estos impactos.

Como se evidencia en la considerable mayoría del estudiantado de la UABJO, el 49% (74 estudiantes) opta por compartir sus experiencias con amistades y/o familiares una vez que ya ha ocurrido el riesgo. Por otro lado, el 25.8% (39 estudiantes) elige enfrentar estos incidentes mostrando una actitud decidida, con la esperanza de disminuir la probabilidad de sucesos similares. En menor medida, el 8.6% (13 estudiantes) afirma contar con alguna herramienta de autodefensa, lo que les brinda una sensación de seguridad frente a posibles ataques. Un 7.3% (11 estudiantes) busca atención psicológica para abordar los impactos en su salud mental, mientras que un 4% (6 estudiantes) ha decidido participar en talleres de autodefensa, preparándose para actuar en caso de enfrentar situaciones de riesgo.

Por último, hay quienes optan por no hacer nada, dejando pasar los incidentes sin que tengan un impacto significativo en su vida. Estas diversas estrategias reflejan la variedad de enfoques adoptados por los estudiantes para hacer frente a los riesgos en entornos públicos, subrayando la importancia de comprender y apoyar la diversidad de respuestas ante estas situaciones.



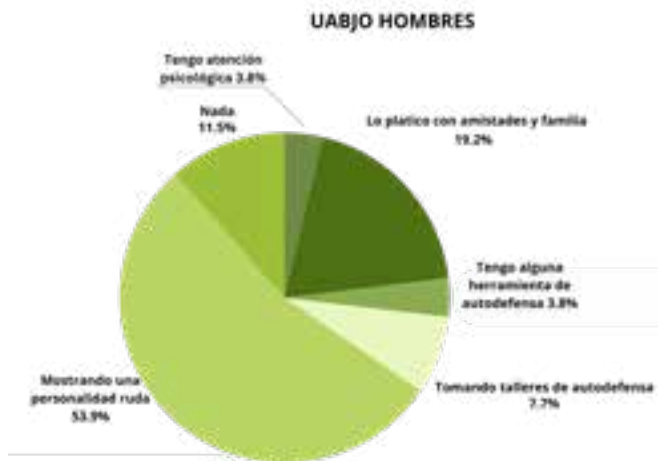
Es esencial conocer cómo es que atienden los impactos las y los jóvenes a partir de su género, como se puede observar la visible las mujeres de la UABJO, el 58.5% (69 estudiantes) optan por platicar estas situaciones con amistades y/o familiares, en menor proporción se encuentra el 19.5% (23 estudiantes) que deciden enfrentar a el o los atacantes mostrando una personalidad ruda, a la par de estas dos afirmaciones, y al ser esta pregunta de respuestas múltiples, el 10.2% (12 estudiantes) de las chicas encuestadas respondió que cuentan con alguna herramienta de autodefensa.

Solo el 5.9% (7 estudiantes) respondió tener atención psicológica para trabajar este tipo de impactos, y en menor cantidad se encuentra el 2.5% (3 estudiantes) que deciden tomar talleres de autodefensa, en este mismo porcentaje están aquellas que no hacen nada y el 0.8% (1 estudiante) que dice no contar con ninguna herramienta de autodefensa.



Por otro lado, en el caso de los hombres de la UABJO la reacción que ellos tienen en su mayoría responde al 53.8% (14 estudiantes) que al momento de sentirse atacados muestran una personalidad ruda, posteriormente y en visible menor proporción se encuentra en un primer momento el 19.2% (5 estudiantes) que deciden practicarlos con amistades o familiares, en un tercer momento se encuentran aquellos jóvenes, el 11.5% (3 estudiantes) que prefieren no hacer nada y continuar con su día a día.

Únicamente el 7.7% (2 estudiantes) toma talleres de autodefensa y solamente el 3.8% (1 estudiante) cuenta con alguna herramienta de autodefensa y a la par de esta cifra, se encuentra un estudiante que tiene atención psicológica.



Las personas encuestadas de la UPN atienden los impactos platicando con sus amistades y su familia un 53.5% (91 personas), un porcentaje significativo de 22.4% (38 estudiantes) opta por mostrar una personalidad ruda y cargar consigo alguna herramienta de autodefensa 8.8% (15 estudiantes). mientras que 12 personas (7.1%) tienen atención psicológica para hacer frente a sus impactos que les generan estos incidentes, otro porcentaje un 4.1% (7 personas) toma talleres de autodefensa y el otro 4.1% tiene estrategia diferente para afrontar las afectaciones e impactos.



En la UPN las mujeres con un porcentaje de 56.7% (76 mujeres) platica con amistades y familia para atender los impactos y un 21.6% (29 mujeres) muestra una personalidad ruda. en consiguiente un 8.2% (11 mujeres) tiene alguna herramienta de autodefensa, mientras que 10 mujeres (7.5%) tienen atención psicológica para poder afrontar estos impactos



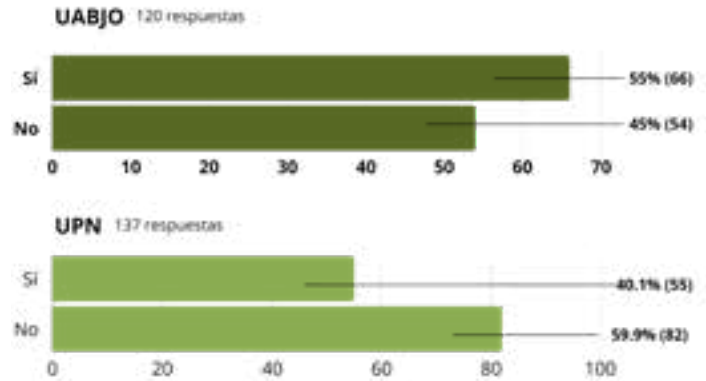
Los hombres de la UPN a su vez tienen diferentes métodos para atender los impactos, un 40.0% (14 estudiantes) platican con sus amistades y familia sobre los incidentes, además un 25.7% (9 estudiantes) muestra personalidad ruda, seguido de un 11.4% (4 estudiantes) tiene alguna herramienta de autodefensa para sentir seguridad en sus traslados y un 8.6% (3 estudiantes) toman talleres de autodefensa para enfrentar los impactos y prevenir algún tipo de violencia en el espacio público.



4.3 ¿Tu condición de género te ha afectado para sufrir alguna agresión en tu movilidad?

La condición de género puede jugar un papel determinante en la vulnerabilidad a sufrir agresiones en la movilidad urbana. Esta vulnerabilidad se ve agravada por la falta de iluminación en ciertas áreas y la presencia de transporte público poco seguro. Por este motivo, es imprescindible conocer si esta condición ha afectado a las y los estudiantes para sufrir alguna agresión en su movilidad.

En la UABJO el 55% (66 estudiantes) afirman que la condición de género sí afecta, mientras que el 45% (54 estudiantes) consideran que esto no tiene relación entre sí.



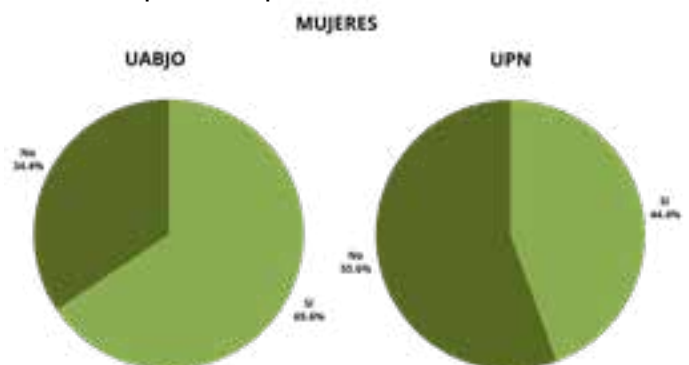
Mientras tanto, en el caso de los hombres y siendo visiblemente contrario a la respuesta de las mujeres, la mayoría, el 87.09% (20 estudiantes) afirma que no influye en nada su condición de género para sufrir una agresión, y solamente el 13% (3 estudiantes) respondió que sí.

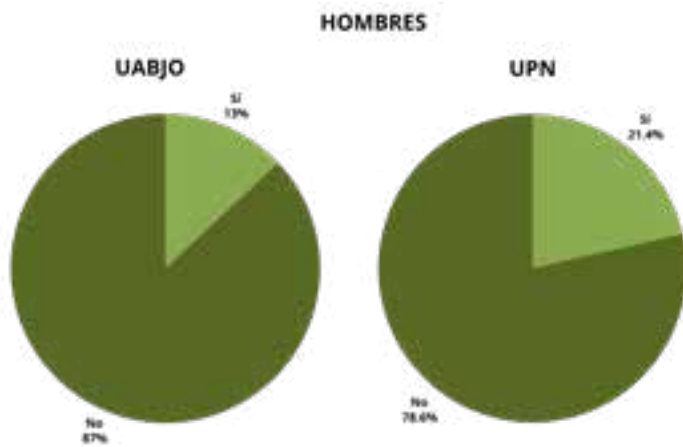
Al clasificar esta pregunta en cuanto al género, las mujeres en la UABJO, el 65.6% (63 estudiantes) refieren que su condición de género sí las ha visto expuestas a sufrir agresiones durante su movilidad, mientras que en menor cantidad, el 34.4% (33 estudiantes) respondieron que este factor no es una condicionante para ser víctima de alguna agresión en su movilidad diaria.

En la **UPN** fueron 40.1% (55 estudiantes) que señalaron haber tenido afectaciones por su condición de género, 59.9% (82 estudiantes) no tenían esta experiencia.

En el caso de las mujeres de la UPN un 44.4% (48 entrevistadas) identifican que les ha afectado su condición de género para sufrir alguna agresión en el espacio público y el restante 55.6%.

En contraste con los datos de los hombres solamente 21.4% (6 hombres) señalaron haber sufrido agresiones por condición de género y el 78.6% respondió que no.





4.4 ¿Qué aspectos durante tu traslado te hacen sentir seguridad?

Además, el estudiantado indicó diferentes maneras para aumentar su sentimiento de seguridad en el transporte público.

En la UABJO 75.6% (90 estudiantes) de las juventudes sienten más seguridad viajando con compañía, un 63% (75 estudiantes) contacta con la seguridad cuando viaja en horarios a la luz del día, un 47.9% (57 estudiantes) necesita conocer bien la ruta de su recorrido para sentir seguridad, 37.8% (45 estudiantes) del estudiantado mencionaron que su sentimiento de seguridad cuando el transporte que abordan va con más gente. Además 27.7% (33 estudiantes) prefieren que el recorrido sea corto, un 10.9% (13 estudiantes) se siente más seguro cuando el transporte que aborda se ve limpio. Es importante destacar que en esta pregunta se podía elegir diferentes incisos.

En la UABJO de las mujeres un 28.5% (67 estudiantes) respondieron que viajar con compañía les hace sentir más seguras, mientras que un 23.8% (56 estudiantes) indicó que viajar en los horarios de luz y cuando el transporte va con más gente les ayuda a sentirse seguras.

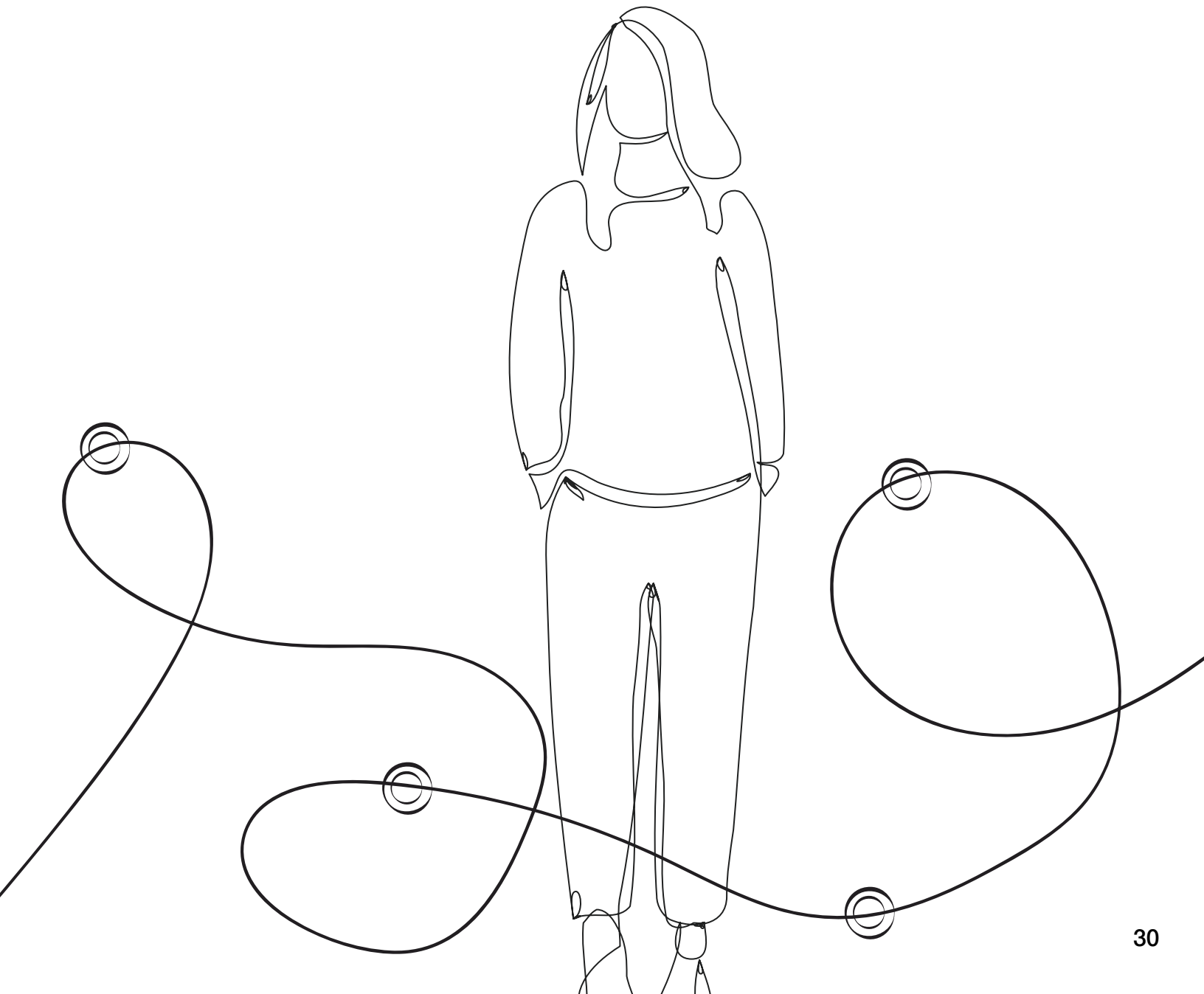
De los hombres el 31.1% (14 estudiantes) se siente más seguro cuando el transporte va con más gente y mientras el 22.2% (10 de los hombres) indicó sentirse más seguro cuando el transporte que aborde se ve limpio.

En la UPN el estudiantado compartió que el 31.5% (100 estudiantes) mencionaron sentir más seguridad cuando viaja en compañía, seguido del 24.9% (79 estudiantes) que indicaron viajar en horarios a la luz del día, conocer bien la ruta de su recorrido es importante para 62 personas (19.6%), mientras que un 11.4% (36 estudiantes) prefiere que el recorrido sea corto. Además, 7.3% (23 estudiantes) indicaron que les hace sentir seguridad que el camión vaya con más gente, por otro lado hay 4.7% (15 personas) que siente más seguridad cuando el camión se ve limpio y un 0.3% (1 persona) mencionó que sube su sentimiento de seguridad cuando hay menos gente y por otros aspectos.

En el caso de las mujeres un 34,1% (90 entrevistadas) viaja en compañía para sentir mas seguridad, un 26.9% (71 entrevistadas) prefiere viajar en horarios a la luz del día, mientras que 46 mujeres (17.4%) indicaron sentirse más seguras cuando conocen bien su recorrido, un 5.3% (14 estudiantes) cuando el transporte va con más gente y un 3.8% (10 estudiantes) cuando se ve más limpio.

Para los hombres un 30.8% (16 hombres) se siente más seguro cuando conoce bien la ruta de su recorrido, mientras que un 17.3% (9 estudiantes) indicó sentir seguridad cuando viaja en compañía o cuando el transporte va con más gente. Además un 15.4 % (8 estudiantes) prefiere viajar en horarios a la luz del día, un grupo que equivale al 9.6% (5 estudiantes) mencionaron sentirse seguros cuando el transporte que abordan se ve limpio. Por otro lado, 7.7% (4 personas) mencionaron preferir un recorrido corto y 1 persona (1.9%) indicó sentir más seguridad cuando hay menos gente en el transporte.

Del estudiantado de la UABJO, el 83.3% no conoce la ley que legisla el acoso sexual callejero, tan solo el 16.7% la conoce. En cambio en la UPN la respuesta a la pregunta ¿Conoces la ley que legisla el acoso sexual callejero? 15.3% de las personas respondieron que sí, el 84.7% no conoce la ley.



PROPUESTAS DE LAS JUVENTUDES

*Seguridad y vigilancia

Que el transporte público cuente con mejores sistemas de seguridad.

Cámaras de seguridad funcionales.

Generar un transporte que sea exclusivo para mujeres.

Mejorar las condiciones de infraestructura y seguridad de las paradas

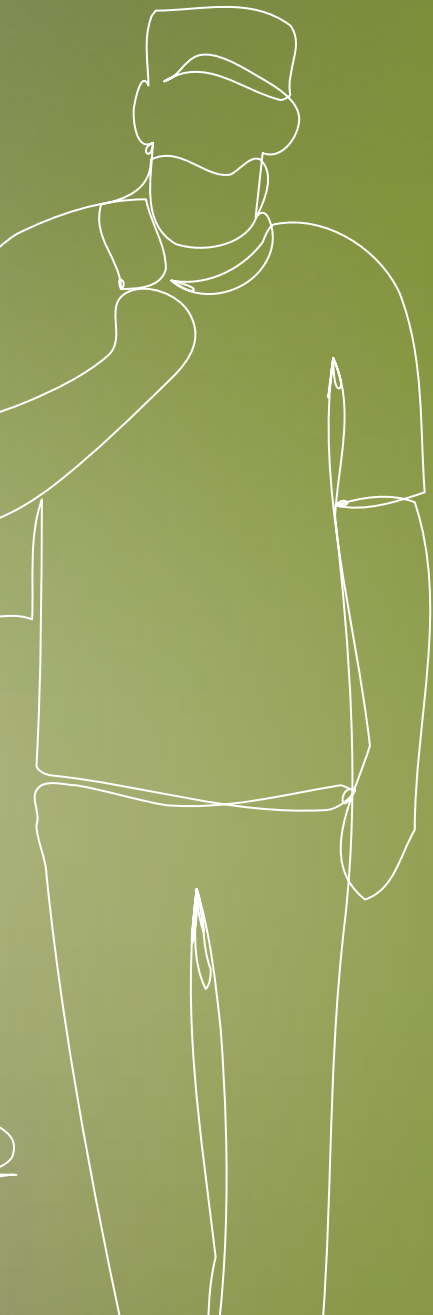
Atención y seguimiento a los incidentes y denuncias en el espacio público.



*Apoyo a la economía

Que se apliquen los descuentos al estudiantado del estado en el sistema de transporte.

Apoyo por parte de las Universidades para el transporte de las juventudes.





Infraestructura y diseño urbano

Mejor diseño en las rutas para mayor accesibilidad.

Un transporte público más frecuente y acondicionado.

Mejorar las calles y avenidas, que sean más limpias.

Mejor alumbrado público.





Educación y cultura

Choferes mejor capacitados.

Cambiar la actitud de los operadores de transporte.

Que suban en el transporte un número indicado de personas.

Talleres de sensibilización sobre la violencia de género en el espacio público.

Modificar horarios escolares para evitar salir tan tarde de la escuela.

Rentar cerca de la Universidad.

Ayudar a gente en situaciones de calle y erradicar pandillas.



Cuerpos, territorios, libertad

**Relatos de mujeres en movimiento
en la ciudad**



Unice Dayami Méndez Ruiz

“ Soy vendedora en una tienda de regalos y tengo pasiones por el dibujo, la fotografía y la poesía.

Para llegar a mi trabajo, suelo utilizar el colectivo y el mototaxi, ya que mi jornada laboral comienza muy temprano y estos medios de transporte son más eficientes que el autobús. Sin embargo, siento que los colectivos pueden ser más peligrosos y eso me genera mucho miedo, especialmente cuando me encuentro sola con el conductor. He sido víctima de agresiones anteriormente, por lo que esta situación me genera una gran ansiedad.

Como mujer trans, he tenido que adaptar mi vestimenta para sentirme segura en el transporte público. Evito usar ciertas prendas por temor a recibir insultos o comentarios despectivos. Esta precaución no solo tiene que ver con mi comodidad, sino también con mi seguridad física.

Durante mis desplazamientos diarios, predominan las sensaciones de miedo y vulnerabilidad. Mi proceso de transición aún está en sus primeras etapas, lo que incrementa mis preocupaciones.

Antes, cuando me identificaba plenamente con mi género asignado al nacer, era más segura al moverme en el transporte público. Ahora, que estoy explorando mi identidad femenina, me siento más expuesta y vulnerable.

La diferencia entre moverme sola y acompañada es notable. Cuando estoy con amigos o familiares, me siento más segura y protegida. Aun así, las miradas y los comentarios desagradables persisten, lo que refleja el constante hostigamiento al que nos enfrentamos las personas trans en el espacio público.

Mi experiencia incluye situaciones de acoso, desde miradas burlonas hasta comentarios ofensivos. En una ocasión, al subir al transporte público con una amiga, recibimos insultos y miradas lascivas debido a nuestra vestimenta. Este tipo de acosos cotidianos generan un estado constante de temor.

En Oaxaca, el transporte público no ofrece seguridad suficiente. La idea de tomar un colectivo privado me aterra, ya que no conozco al conductor y me siento vulnerable. Evito salir por la noche debido a estas preocupaciones.

Creo firmemente que se deben sensibilizar al personal del transporte público en temas de violencia de género y diversidad sexual. Esto incluye brindar capacitación sobre cómo tratar y respetar a las personas trans y no binarias. Además, como sociedad, debemos trabajar en la creación de espacios públicos seguros y acogedores para todas las personas.



Ivonne Aragón García

“ Soy madre de un bebé de 4 meses. Durante mi embarazo, continué asistiendo a la universidad. Sin embargo, mi hijo nació prematuramente con algunas dificultades y tuvo que someterse a una operación en los ojos, lo que limitó mi capacidad para moverlo a lugares distintos de la clínica. Por esta razón, tuve que dejar de asistir a la universidad temporalmente.

Por lo general, mi movilidad se limita a ir de mi casa a la universidad. Para ello, tomo dos autobuses, primero uno para salir de Zaachila. A veces, este trayecto lo hago en taxi colectivo, lo cual tarda aproximadamente unos 50 minutos desde Zaachila hasta el Monumento de Xoxo, y luego media hora más hasta llegar a C.U.

Mi experiencia de movilidad en el espacio público cambió desde mi embarazo y ahora en mi maternidad. Los conductores no son muy empáticos y a menudo manejan de manera imprudente. En una ocasión, mientras estaba embarazada, subí al autobús y el chofer aceleró bruscamente, haciendo que me golpeará con los tubos. Por esta razón, evito viajar en autobús, especialmente durante las horas pico, cuando los autobuses están llenos y las personas vienen apretujadas, lo que me hace sentir incómoda y vulnerable.

Una de las dificultades que enfrento al moverme con mi hijo es tener que llevar toda su pañalera. Además, cuando no puedo amamantarlo, debo llevar varias mamaderas, ya que no hay muchos espacios públicos donde pueda alimentarlo y él no se siente cómodo en cualquier lugar.

Prefiero amamantar a mi hijo en casa, donde me siento más segura y cómoda. En el espacio público, me siento observada y juzgada, especialmente por algunos hombres que miran con morbo. Por eso evito hacerlo en público, a menos que esté acompañada por otras mujeres en quienes confío.

A veces, cuando me traslado, estoy cansada y con sueño, pero siempre estoy alerta debido al miedo a la inseguridad y los robos en los autobuses. Desde una experiencia traumática en mi infancia, me siento más segura cuando estoy acompañada, especialmente por un hombre en quien confío.

En general, mi forma de moverme ha cambiado desde mi embarazo. Las banquetas a menudo no son seguras y algunas están mal estructuradas, lo que hace que los carros pasen muy cerca y rápido de mí. Esto es especialmente peligroso ya que mi cuerpo ha cambiado y necesito un espacio más firme para moverme con seguridad.

Recuerdo que durante mi embarazo, nunca recibí un espacio especial en el transporte público, aunque tampoco lo pedía por temor a molestar a los demás. Sería importante que las instituciones y empresas de transporte brinden capacitación a los conductores sobre cómo actuar en casos que involucren a mujeres embarazadas o con bebés.

Para sentirme más segura al transitar y disfrutar del espacio público, sería importante que los autobuses no estuvieran tan llenos, lo que nos daría más libertad para venir a la universidad. Considero que para prevenir y abordar mejor los incidentes de seguridad y las violencias de género en el espacio público, es necesario que se respeten los espacios para embarazadas y que haya mayor vigilancia hacia los conductores de autobuses.



Alejandra Avendaño

“ Mi trayectoria en el mundo de la arquitectura y el diseño de interiores, combinada con mi pasión por la movilidad urbana, me ha llevado a liderar un proyecto que busca transformar la manera en que las mujeres se desplazan en la ciudad. Como egresada de la Facultad 5 de Mayo de la UABJO y con una maestría en diseño de interiores, he dedicado los últimos 12 años a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte a través de AlleyBike, un colectivo que fundé hace dos años.

Mi compromiso con este tema se remonta a mis experiencias personales. A pesar de estar inmersa en el mundo de la arquitectura, durante muchos años evité el uso de la bicicleta debido a un incidente que viví en mi infancia. Sin embargo, todo cambió cuando una amiga me invitó a unirme a un colectivo de ciclistas. A pesar de mi temor inicial, decidí aceptar el reto.

Aquella primera experiencia en la bicicleta después de tanto tiempo fue aterradora. La sensación de vulnerabilidad al compartir las calles con vehículos más grandes y rápidos me hizo cuestionar si debía continuar.

Sin embargo, decidí enfrentar mis miedos y persistir en mi nueva forma de movilizarme.

Recuerdo vívidamente una situación en la que mi bicicleta se convirtió en mi salvación. Tenía un examen temprano en la universidad y ninguna opción de transporte parecía viable. Ante la incertidumbre, opté por utilizar la bicicleta de mi padre, recientemente reparada. A pesar de mis dudas, llegué a tiempo y con una sensación de libertad y autonomía que nunca antes había experimentado.

Las ventajas de la bicicleta como medio de transporte son innumerables. Su agilidad y rapidez la convierten en una alternativa eficiente frente al tráfico y las esperas del transporte público. Además, el ejercicio físico y la sensación de libertad que proporciona son beneficiosos para la salud mental y emocional.

Sin embargo, el camino no ha estado exento de obstáculos. El acoso callejero y la violencia de género son realidades que muchas mujeres enfrentamos al movernos en espacios públicos. Aunque personalmente no he sufrido incidentes graves, he sido testigo del impacto que estos problemas tienen en la seguridad y confianza de otras mujeres ciclistas.

A pesar de los desafíos, mi compromiso con el ciclismo urbano y la igualdad de género sigue firme. Creo que la bicicleta no solo es un medio de transporte, sino también una herramienta de empoderamiento para las mujeres. Mi objetivo es fomentar una cultura de movilidad inclusiva y segura, donde todas las personas, independientemente de su género, puedan disfrutar de las ventajas de desplazarse en bicicleta.

Para lograr este objetivo, es fundamental la sensibilización y el apoyo de las autoridades y la sociedad en general. Es necesario promover infraestructuras seguras y campañas de concientización que abordan el acoso callejero y la violencia de género en el espacio público. Además, se deben ofrecer programas de capacitación y acompañamiento a las mujeres que deseen iniciar en el ciclismo urbano, brindándoles la confianza y las

herramientas necesarias para moverse con seguridad y autonomía.

En última instancia, mi historia es un testimonio de cómo el ciclismo urbano puede ser más que un medio de transporte: es una herramienta para el cambio social y la construcción de ciudades más inclusivas y equitativas. Creo firmemente en el poder transformador de la bicicleta y en su capacidad para empoderar a las mujeres en su vida diaria y en su lucha por la igualdad de género.



Cirenía Flores Zarate

“ Mi nombre es Cirenía, tengo 51 años y quiero compartir mi historia de vida marcada por múltiples formas de violencia debido a mi discapacidad. Desde joven, enfrenté acoso sexual, violencia psicológica y exclusión social. A pesar de todas estas dificultades, he logrado seguir adelante y actualmente trabajo en un módulo de información turística. Sin embargo, mi movilidad en la ciudad es extremadamente limitada por la falta de accesibilidad y el constante peligro en las calles.

He tenido que enfrentar comentarios hirientes como “¿por qué no te quedas en casa?”, como si mi derecho a moverme libremente no importara. Nos imponen límites que nos impiden tener una vida digna y segura, simplemente porque queremos trabajar y movernos con libertad. Es profundamente frustrante ver cómo, a pesar de las normativas que deberían proteger nuestros derechos, se permite la invasión de espacios que necesitamos para movernos con seguridad. Si hubiera más empatía y respeto hacia los espacios que necesitamos, y si las autoridades hicieran cumplir las leyes, podríamos vivir sin tantas barreras.

En mi vida personal, he vivido la violencia familiar, estas fueron tan graves que llegué a pensar en el suicidio. Cada día salgo a trabajar, y tengo derecho a hacerlo sin sentir que mi seguridad está en constante peligro.

A pesar de todo, continúo viviendo con una actitud positiva. Me esfuerzo por mantener mi vida y la de mi hija, buscando espacios de apoyo que hasta ahora no han dado respuestas suficientes. Solo quienes hemos experimentado estas dificultades podemos realmente comprender lo esencial que es garantizar nuestro derecho a una vida sin violencia.

Este es mi testimonio, que refleja también la realidad de muchas personas que enfrentan situaciones similares. Mi historia es un llamado urgente a la empatía, al respeto, y a la necesidad de políticas públicas que realmente atiendan las necesidades de las personas con discapacidad.

Reflexiones * Finales

En el debate sobre cómo queremos vivir y disfrutar nuestras ciudades, el concepto de Derecho a la Ciudad adquiere relevancia. Este derecho implica la posibilidad de habitar, ocupar, transformar, gobernar y disfrutar de entornos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, considerados como bienes comunes que garantizan una vida digna. Nos planteamos qué significa exactamente cuando las juventudes hablan de mayor seguridad y vigilancia en las ciudades.

Nos preocupa que las soluciones propuestas tienden a segmentar y rigidizar las formas en que nos movemos dentro de ellas. Es crucial evitar enfoques que restringen nuestra libertad de movilidad y participación en el espacio público.

Por ello, enfatizamos la importancia de continuar capacitando y difundiendo información sobre los Derechos Humanos de las juventudes, desde una perspectiva feminista. Esto nos permitirá identificar y transformar las desigualdades y violencias que enfrentamos en todos los ámbitos de nuestra vida urbana.

Nuestra visión se orienta hacia la esperanza, buscando construir ciudades desde la colectividad, donde la libertad, la autonomía y el disfrute sean pilares fundamentales.

Es necesario generar espacios donde podamos expresarnos, participar activamente en la toma de decisiones y sentirnos seguras y valoradas en nuestras comunidades urbanas.



*Nosotras entendemos como:

Acoso sexual callejero: Se refiere a cualquier forma de comportamiento no deseado o agresivo dirigido hacia una persona en un espacio público, como comentarios sexuales, gestos obscenos, seguimiento no deseado, entre otros.

Accesibilidad: Es la condición que permite a todas las personas, independientemente de sus capacidades físicas, sensoriales o cognitivas, acceder y utilizar de manera segura y autónoma los espacios, servicios y recursos de una ciudad.

Cultura urbana: Se refiere al conjunto de valores, prácticas, expresiones artísticas, tradiciones y estilos de vida propios de la vida en la ciudad, que se manifiestan a través de la arquitectura, la música, el arte callejero, la gastronomía, entre otros.

Derechos humanos: Son los derechos inherentes a todas las personas, reconocidos internacionalmente, que protegen la dignidad, la libertad y la igualdad de todos los individuos, independientemente de su origen, religión, género, orientación sexual, entre otros.

Diseño urbano: Es el proceso de planificación y configuración del espacio físico de las ciudades, considerando aspectos como la distribución de edificaciones, infraestructuras, zonas verdes, calles y aceras, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Equidad de género: Se refiere a la igualdad de derechos, oportunidades y responsabilidades entre hombres y mujeres, así como el reconocimiento y valoración de las diferencias de género, con el fin de eliminar la discriminación y promover la justicia social.

Espacio público: Son áreas de uso común en las ciudades, como parques, plazas, calles y aceras, que están abiertas al acceso y uso de todas las personas. Son fundamentales para la vida urbana y el encuentro social.

Espacios seguros: Son áreas públicas que ofrecen un entorno libre de riesgos y amenazas para sus usuarios, donde se promueve la convivencia pacífica, la protección de los derechos humanos y la prevención del delito.

Feminismos: Aunque no existe una definición única para hablar de los feminismos debido a su diversidad, pueden expresarse de diferentes formas y por eso hablamos de ellos en plural, en general decimos que son movimientos sociales y políticos, que tienen como objetivo la igualdad entre mujeres y hombres, cuestionan la dominación sobre las mujeres y la violencia que genera el sistema patriarcal y la asignación de roles sociales según el género.

Juventudes: Concepto que reconoce la diversidad de contextos de cada una de las realidades de las personas jóvenes, en lugar de definirles como una población homogénea que se encuentra entre la niñez y la adultez. Este enfoque permite asumir que se puede vivir una doble discriminación y negación de derechos humanos, por ser mujer joven, joven migrante, joven indígena, joven madre soltera, joven con discapacidad, joven obrero, etc.

Movilidad del cuidado: Se refiere a los traslados realizados por personas adultas para atender las tareas de cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar, los cuales son realizados mayoritariamente por mujeres y sin remuneración. Por tanto, reconoce la necesidad de evaluar e identificar los viajes diarios con perspectiva de género, haciendo visible las implicaciones que conlleva movilizarse para realizar de las actividades del cuidado como llevar a las niñas a la escuela y a actividades extraescolares, al médico, hacer las compras, mandados y trámites, acompañar personas enfermas y personas mayores.

Movilidad urbana: Se refiere al desplazamiento de personas y bienes dentro de un área urbana. Incluye diversos modos de transporte como caminar, bicicleta, transporte público, automóvil, entre otros, y busca mejorar la eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad de los desplazamientos en las ciudades.

Movilidad sostenible: Es un enfoque de planificación urbana y transporte que busca satisfacer las necesidades de movilidad de la población actual sin comprometer los recursos y la calidad de vida de las generaciones futuras, promoviendo modos de transporte más eficientes, seguros y respetuosos con el medio ambiente.

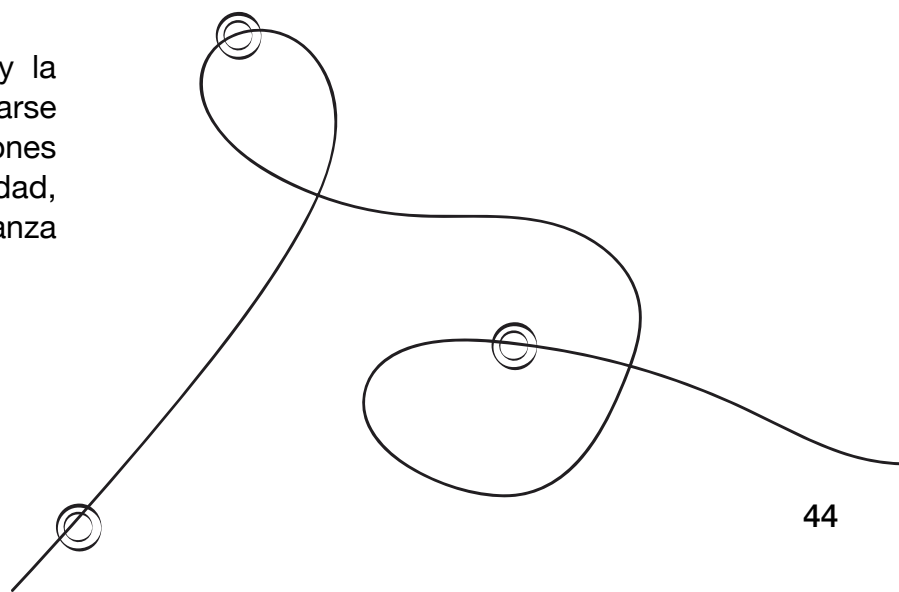
Participación ciudadana: Es el derecho y la capacidad de los ciudadanos para involucrarse en la vida pública y en la toma de decisiones sobre asuntos que afectan a su comunidad, promoviendo la democracia y la gobernanza participativa.

Percepción del espacio público: Es la forma en que las personas interpretan y experimentan los espacios urbanos, incluyendo sus sensaciones, emociones, creencias y actitudes hacia ellos, lo cual puede influir en su uso y disfrute.

Seguridad ciudadana: Se refiere al conjunto de acciones y políticas destinadas a garantizar la protección de la ciudadanía y sus bienes frente a amenazas como el crimen, la violencia y el vandalismo, promoviendo un entorno seguro y pacífico para la convivencia.

Transporte público: Son los sistemas de transporte que prestan servicio a toda la población, como autobuses, taxis y mototaxis, con el fin de garantizar la movilidad urbana de manera eficiente y accesible.

Violencia de género: Se refiere a cualquier acto o conducta basada en el género que cause daño o sufrimiento a las personas, especialmente a las mujeres, debido a su condición de género. Puede manifestarse en forma de agresión física, psicológica, sexual, económica, entre otras.



* Referencias

Barber, B. R. (2016). Ciudadanos: Una crónica de la revolución cívica. Anagrama.

Estudios Territoriales. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. Estudios Territoriales, LII(203), 89-102. Recuperado el 1 de marzo de 2024, de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364/49168>

Fraser, N. (2001). Igualdad, justicia y género. Siglo XXI Editores.

García, R. (2018). Transporte público y movilidad urbana: Retos y oportunidades. Universidad Nacional Autónoma de México.

García Canclini, N. (2012). Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Grijalbo.

Gamba, S. (2017). Violencia de género: Perspectivas teóricas y estrategias de intervención. Paidós.

Gehl, J. (2015). Ciudades para la gente. Reverte.

Harvey, D. (2013). Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Akal.

López, A. M. (2015). Accesibilidad universal en entornos urbanos: Guía práctica. Fundación ONCE.

“Mujeres en Red.”. Recuperado 01 de marzo de 2024, de <https://www.mujaresenred.net/spip.php?article1308>

Méndez, L. (2017). Percepción urbana y construcción social del espacio público. Universidad Nacional Autónoma de México.

Moncada, H. (2016). Seguridad ciudadana en América Latina: Tendencias y desafíos. FLACSO.

Reguillo Cruz, R. (2010). Pensar los jóvenes desde los jóvenes y sus prácticas. Utopía y Praxis Latinoamericana, 15(50). Recuperado el 1 de marzo de 2024, de https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-52162010000300001

Rodríguez, J. M. (2018). Movilidad urbana: Retos y perspectivas en América Latina. Fondo de Cultura Económica.

Sennett, R. (2013). El declive del hombre público. Anagrama.



Con “Juventudes en movimiento. Diagnóstico de seguridad y movilidad en Oaxaca de Juárez y Santa Cruz Xoxocotlán”, desde Consorcio para el Diálogo Parlamentario y la Equidad Oaxaca A.C. (Consortio Oaxaca) y Servicios Universitarios y Redes de Conocimientos en Oaxaca A.C. (SURCO) Queremos reflexionar sobre las problemáticas a las que se enfrentan las juventudes en sus traslados diarios y los impactos que conlleva en sus corporalidades, emociones, economía y participación en la vida social y cultural. Partimos del hecho de que el uso, tránsito, disfrute y apropiación del espacio público tiene sesgos de género que coloca a las mujeres y personas de la diversidad sexo-genérica en una desventaja histórica.

