

Artículo Original / Article

El derecho a la movilidad de las mujeres en la periferia del municipio de Puebla, México

Women's Right to Mobility in the Periphery of the Municipality of Puebla, Mexico

Elizabeth Pérez-Uroza , Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México.

María de Lourdes Flores-Lucero , Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México.

Stephanie Scherezada Salgado-Montes , Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México.

CÓMO CITAR: Pérez-Uroza, E., Flores-Lucero, M.L. y Salgado-Montes, S.S. (2025). El derecho a la movilidad de las mujeres en la periferia del municipio de Puebla, México. *Revista de Urbanismo*, (52), 1-14. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2025.75950>

CORREO ELECTRÓNICO: maria.flores@correo.buap.mx

Resumen: San Ramón es un asentamiento urbano periférico del municipio de Puebla, México que presenta desafíos significativos en la movilidad y seguridad, de manera particular para las mujeres. A pesar de ser un asentamiento reconocido por el municipio, enfrenta déficit en los servicios básicos, contribuyendo a su vulnerabilidad urbana. La escasez de alumbrado público, equipamiento urbano y pavimentación afecta la movilidad cotidiana, especialmente de las mujeres. El objetivo es analizar las condiciones de movilidad de estas e identificar cómo se organizan y cómo son sus procesos para la gestión de dichas carencias urbanas. La investigación se basa en una metodología con perspectiva de género, mediante la cual se identifican las condiciones urbanas de San Ramón relacionadas con la presencia de actos de violencia en los espacios públicos: asaltos, hostigamiento y acoso. Una conclusión relevante es que las malas condiciones urbanas influyen en la inseguridad en el espacio público, afectando los horarios y la libertad de movilidad de las mujeres. Esto conlleva a que desarrollen estrategias de protección individual que impulsan la participación de estas en roles de liderazgo en la organización y gestión en la búsqueda de mejoras urbanas para el sector que confirmen su derecho a la movilidad.

Palabras clave: mujeres, periferias, perspectiva de género, violencia

Abstract: San Ramón is a peripheral urban settlement in the municipality of Puebla, Mexico that presents significant challenges in mobility and safety, particularly for women. Despite being a settlement recognized by the municipality, it faces a deficit in basic services, contributing to urban vulnerability. The shortage of public lighting, urban equipment, and paving affects daily mobility, especially for women. The objective is to analyze the mobility conditions of women and identify how they organize themselves and what their processes are like for managing these urban deficiencies. The research is based on a methodology with a gender perspective, through which the urban conditions of San Ramón are identified in relation to the presence of acts of violence in public spaces: assaults, harassment and stalking. A relevant conclusion is that bad urban conditions result in insecurity that affects women's schedules and freedom of movement. This leads them to develop individual protection strategies that promote the participation of women in leadership roles in the organization and management in the search for improvements for the sector that reaffirm their right to mobility.

Keywords: women, peripheries, gender perspective, violence

Introducción

Los asentamientos urbanos periféricos suelen nacer en situación de vulnerabilidad urbana, es decir, carecen de servicios básicos y urbanización. Esto dificulta la movilidad cotidiana y favorece a la inseguridad y violencia, particularmente de las mujeres. Aunque Puebla es una de las ciudades mexicanas de mayor desarrollo en los últimos años, según el índice de competitividad urbana, del Instituto Mexicano para la Competitividad, sus asentamientos urbanos periféricos enfrentan grandes desafíos (IMCO, 2024). De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2021), en Puebla el 70,1 % de mujeres de 15 años y más han sufrido al menos un hecho de violencia, siendo los principales delitos el hostigamiento sexual 91,8 % y violación 82,5 %, los cuales ocurren principalmente en la calle o espacios públicos. La inseguridad en Puebla de acuerdo con el ENVIPE (INEGI, 2021) es el principal problema de la identidad federativa con el 63,5 %. En este contexto se encuentra San Ramón, ubicado en la periferia sur de la ciudad de Puebla, en donde existe una carencia de servicios básicos y de urbanización que dificultan en un 66 % la accesibilidad (Pérez, 2021) y, por lo tanto, la movilidad peatonal.

Las malas condiciones urbanas favorecen lo que se conoce como 'violencia urbana', que se presenta con mayor frecuencia en aquellas zonas periféricas que enfrentan problemas de accesibilidad, carencia de servicios, además de exclusión y segregación. El espacio público es el escenario del delito y los principales delitos que ocurren son robos, asaltos, acosos y violación (Carrión, 2008).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2022) se entiende por 'violencia' el uso intencional de la fuerza física que ejerce un agresor a una víctima, cuyas consecuencias van desde daño psicológico, lesiones y hasta la muerte. A partir de esto, en esta investigación se conciben dos modalidades de violencia a partir de los elementos que la causan, la 'violencia activa' y la 'violencia pasiva' (Martínez, 2016). La violencia pasiva corresponde a las condiciones del entorno urbano que pueden contribuir a la violencia activa; se manifiesta a través de la omisión o la falta de acción en los espacios públicos, como espacios mal iluminados y desolados, falta de áreas verdes y la escasez de servicios básicos. La violencia activa se refiere a los actos de violencia como acoso sexual, manoseos e intentos de violación.

En este contexto, el objetivo es analizar las condiciones urbanas de movilidad de las mujeres e identificar cómo se organizan y cómo son sus procesos para la gestión del mejoramiento dichas condiciones, bajo la metodología con perspectiva de género. El presente artículo se estructura en dos apartados: el teórico donde se revisan algunos conceptos como el derecho a la ciudad de las mujeres, la movilidad cotidiana y a ellas como gestoras de las ciudades; para luego continuar con un apartado empírico en donde se muestran las condiciones de movilidad de estas en el sector San Ramón.

Marco teórico

El derecho a la ciudad de las mujeres en las periferias como punto de partida

Desde los años setenta, Lefèvre (1978) desarrolló el concepto del 'derecho a la ciudad' como el derecho de apropiarse a los espacios. Este surge como respuesta a los problemas de falta de planificación de la época, producto del proceso de industrialización, en el que la clase obrera era el grupo excluido y se enfatizaba que las dinámicas de la ciudad estaban basadas en la mercantilización de los bienes y descuidaban las

necesidades de los ciudadanos, por lo que dicho concepto es una exigencia para gozar la ciudad (Brugada, 2022; Pacheco, 2021). Bajo esta idea se reformula el derecho a la ciudad de Lefèbvre y se plantea el derecho a la 'ciudad de las mujeres', como un derecho al disfrute de los espacios, servicios y equipamientos, a fin poder habitarla libremente de día y noche. Este derecho consiste en visibilizarlas no solo como ciudadanas sino como constructoras de los territorios para garantizar el disfrute de la ciudad, una vida libre de violencia y mostrarlas en su rol de gestoras. Abordar este derecho implica analizar cuatro escalas: la ciudad, barrio, casa y el cuerpo, en cada una de estas escalas se expresan injusticias territoriales (Falú, 2015).

Para este estudio se destaca la escala barrial en su ubicación periférica, la cual se caracteriza en México por ser predominantemente poblada por los llamados 'asentamientos irregulares', los cuales se forman a partir de la necesidad de acceso al suelo y vivienda baratos. Estas últimas condicionantes dan lugar al poblamiento en zonas periféricas sin urbanización o algunas veces no aptas para ser urbanizadas (zonas de riesgo). Los servicios básicos se obtienen a lo largo del tiempo y pueden pasar décadas antes de conseguirlos. De acuerdo con Montes (2021), el transporte público es uno de los servicios más limitados que tienen estas zonas. Así, la suma de carencias en los servicios e infraestructuras urbanas provoca, según la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU, 2021a), que particularmente las mujeres sean discriminadas y vulneradas en el espacio urbano, ya que existe una distribución desequilibrada de servicios y de oportunidades para acceder a este. Los estudios de Montes (2021) muestran que la vida de las mujeres en asentamientos irregulares se caracteriza por estar en situación de desigualdad al tener menor acceso a la vivienda, grado de escolaridad, empleo remunerado, a lo que se suma el enfrentar un medio urbano violento, debido a que la planificación urbana no incluyó sus necesidades cotidianas.

La ciudad se basa en una supuesta neutralidad, sin embargo, oculta la mirada androcentrista que sitúa al hombre en el centro de todas las decisiones, es decir, es diseñada por y para los hombres (Amoroso, 2022), por ello es necesario interpelar la división de trabajo productivo y reproductivo (Falú, 2022).

Movilidad cotidiana y cuidadora

La movilidad urbana cobra relevancia al facilitar el acceso a los servicios y equipamientos que ofrecen las ciudades. Sin embargo, el motivo del viaje adquiere importancia al analizarlo desde una perspectiva de género. Uno de los principales motivos de desplazamiento de las mujeres es el cuidado de personas; de acuerdo con Steer et al. (2020), ellas realizan un 66 % más de viajes semanales por este motivo en comparación con los hombres. En cuanto a los perfiles de edad, las mujeres entre 30 y 44 años son quienes ejecutan con mayor frecuencia viajes relacionados con el cuidado (Steer et al., 2020).

Por otro lado, la planificación de la movilidad ha sido androcéntrica y lineal por motivos laborales; las mujeres siguen siendo las principales encargadas de las labores domésticas y también de realizar tareas de cuidado de niños o personas dependientes. En consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa, ya que forman redes de desplazamientos poligonales, que se encadenan con cada una de las actividades que realizan en su vida cotidiana en donde principalmente el desplazamiento es a pie y en transporte público (Casanovas et al., 2021).

De acuerdo con la SEDATU (2021b), los espacios públicos como calles, parques, áreas deportivas y culturales son espacios que, igual que la planeación, han sido diseñados y construidos por y para un hombre sano que viaja solo y que hace desplazamientos lineales. Por ende, las mujeres han tenido que adaptarse a los territorios, ajustando horarios, modificando sus rutas, considerando principalmente la iluminación

de las calles, las condiciones de las aceras, buscando las calles más transitadas, el transporte público, si tienen a una persona a su cuidado, si se utiliza carriola, silla de ruedas o andadera, o bien si está en una condición de embarazo, es adulta mayor o tiene alguna discapacidad. Por ello se afirma que las mujeres son vulneradas en los espacios públicos y se enfatiza sobre la necesidad de visibilizarlas para eliminar las desigualdades (SEDATU, 2021a).

Por lo anterior, es necesario planear y diseñar la movilidad de las ciudades con una perspectiva de género, que implica analizar desde la movilidad cotidiana y cuidadora, en donde la gestión de la vida cotidiana no solo se produce dentro de una vivienda, sino que es el conjunto de experiencias que ocurre en el espacio público y esas experiencias cotidianas se derivan de las diferentes esferas: productiva, reproductiva, propia y comunitaria (Muxi Martínez et al., 2011). La 'esfera productiva' se refiere a aquellas actividades de las cuales se obtiene un salario; la 'esfera reproductiva' son aquellas actividades no remuneradas que realizan las mujeres como las actividades domésticas, cuidado de personas dependientes como niños y adultos mayores; en tanto, la 'esfera propia' se refiere a las relacionadas con el desarrollo personal, intelectual y actividades de ocio. Finalmente, la 'esfera comunitaria' incluye a las actividades relacionadas con la participación social de su comunidad (Ciocoletto & Col·lectiu Punt 6, 2014).

Los espacios públicos en donde se realizan estas actividades generan miedo y recurrentemente suelen ser espacios cuyas características urbanas agudizan el temor a sufrir una agresión o violencia, ya que cuentan con la escasa o nula iluminación, poca visibilidad por obstáculos físicos (que impiden que sean vistas), la falta de señalética, la presencia de ruido (que impide que sean oídas), la poca vigilancia, son sucios, oscuros y con presencia de zonas arboladas, coches estacionados, comercio ambulante, etc. Estos son elementos que vulneran con mayor facilidad a las mujeres (Borja y Castells, 1997; Soto Villagrán, 2013).

Estrategias de resistencia ante la violencia activa

La incidencia delictiva se manifiesta en espacios que facilitan el crimen y las principales víctimas de violencia callejera son las mujeres quienes sufren violencia activa que, como anota Martínez (2016), es la agresión física o psicológica destinada para causar daño como el acoso sexual, manoseos e intentos de violación, ante lo cual, las mujeres tienen estrategias de resistencia. Este tipo de violencia se puede clasificar en cuatro grupos: el primero es la 'agresión física' que se refiere a golpes, ataques con armas u otros actos que causan daño físico directo al cuerpo de la víctima. El segundo grupo son las 'amenazas verbales' es el uso de palabras, gestos o expresiones faciales para infundir miedo o manipulación en la víctima. El tercero se refiere a la 'violencia sexual' es cualquier tipo de actividad sexual no deseada como el acoso y la violación. Finalmente, el cuarto grupo se refiere a la 'violencia psicológica' o emocional como el acoso, la intimidación, el insulto y la humillación (Martínez, 2016).

Las mujeres desarrollan estrategias para adaptarse a la violencia 'del y en el' espacio público que restringe cómo interactúan con su entorno. Algunas estrategias de resistencia de las mujeres para evitar la violencia activa son: la modificación de sus trayectos cotidianos y el no circular en ciertos horarios (principalmente los nocturnos), lo que repercute en las prácticas urbanas que realizan y les impide disfrutar con autonomía la ciudad, al dificultar el acceso al espacio público y a la movilidad.

Las mujeres y su papel como gestoras de las ciudades

La falta de consideración en las políticas públicas en materia de movilidad conduce a discriminar a la mujer como productora, educadora de niños, gestora del hogar y agente de organización de la vida cotidiana. Por

ello, se requieren ciudades articuladas para las labores de gestión y cuidado que realizan (Borja y Castells, 1997). Ante esto, las mujeres han constituido redes de solidaridad y apoyo en las que buscan superar las dificultades cotidianas, principalmente en la gestión del hogar y cuidado de niños (Borja y Castells, 1997), de manera que es importante promover su participación en las políticas de movilidad desde los procesos participativos. Es fundamental que, a través de su experiencia y de las diferentes tareas que realizan, se puedan elaborar propuestas que involucren a los órganos consultivos y a los consejos de participación ciudadana (Casanovas et al., 2021).

Es necesario reconocer a las mujeres como expertas del territorio y que estas contribuyan a partir de las necesidades de las diferentes etapas como la infancia, juventud y vejez. De acuerdo con el Col·lectiu Punt 6 y Ortiz Escalante (2017), la participación de las mujeres puede surgir en cuatro etapas: empoderamiento, diagnóstico, propuesta y finalmente la evaluación.

- **Empoderamiento:** esta etapa busca reconocer a las mujeres como actores clave y visibilizar sus experiencias en el entorno cotidiano, el empoderamiento es asumirlas como agentes capaces de influir en la transformación de la planificación y el diseño de espacios urbanos; a través de este también se promueve el activismo y el derecho de las mujeres a la ciudad.
- **El diagnóstico:** implica realizar un análisis del entorno cotidiano, identificando los elementos que dificultan sus actividades diarias como la movilidad, seguridad y el acceso a servicios, dando pauta para elaborar recomendaciones a través de la participación de las mujeres.
- **La propuesta:** con base en el diagnóstico, generar propuestas para abordar las necesidades identificadas. La participación de las mujeres permitirá la transformación de espacios, a partir de las experiencias se pueden incluir cambios en el diseño urbano, la implementación de políticas o la creación de servicios que respondan a sus demandas en todas las etapas de la vida.
- **La evaluación:** se refiere a que, una vez implementadas las propuestas, se lleva a cabo una evaluación para medir su impacto y determinar si las intervenciones realizadas han mejorado la calidad de vida de las mujeres en el entorno urbano.

En conjunto, estas etapas forman un ciclo continuo de participación de las mujeres en los procesos de gestión, que busca integrar de manera efectiva la perspectiva de género en el urbanismo a fin de crear entornos urbanos que sean inclusivos y atiendan las diversas necesidades de las mujeres. En ello, la participación comunitaria es una herramienta para lograr una construcción entre la ciudadanía y el gobierno de modo de lograr el derecho a la ciudad (Col·lectiu Punt 6 y Ortiz Escalante, 2017).

Metodología

La perspectiva de género reconoce la presencia de las mujeres y examina áreas donde han sido ignoradas y excluidas, considerando no solo las diferencias biológicas, sino también las sociales y de poder a lo largo de las diferentes etapas de la vida. La necesidad de incluir al urbanismo con perspectiva de género femenino nace de registrar y visibilizar las experiencias cotidianas de las mujeres en las diferentes escalas. El urbanismo con perspectiva de género reconoce y hace visibles sus necesidades asociadas con las esferas productivas, reproductivas, propia y comunitaria. Por ello la metodología de esta investigación se basa en la perspectiva de género, la cual permite identificar y cuestionar desigualdades en función del género particularmente el femenino y elaborar estrategias que apunten hacia la equidad, utilizando datos cualitativos y cuantitativos.

En el marco de esta investigación, se realizaron tres recorridos de campo. El primero se llevó a cabo el 3 de septiembre de 2022 con representantes de la mesa directiva de la cuarta sección de San Ramón, con la finalidad de identificar los focos rojos de violencia en el sector. De acuerdo con INEGI (2020), la cuarta sección de San Ramón tiene una población de 5.855 habitantes, de los cuales 3.050 son mujeres y cada sección tiene su propia mesa directiva. El segundo recorrido se realizó el 10 de septiembre de 2022 para aplicar un instrumento de evaluación con perspectiva de género en colaboración con el Colegio de Urbanistas y Diseñadores Ambientales del Estado de Puebla (CUDAEP) y con estudiantes de Servicio Social y prácticas profesionales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Este instrumento se construyó a partir de la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla (Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017) y de la metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género (Sabino et al., 2022). Con dicho instrumento se evaluaron las condiciones de las calles, Margaritas y Limones, a partir de elementos como las aceras, mobiliario, señalamiento vertical y horizontal, análisis de las fachadas arquitectónicas y la presencia de elementos de vigilancia. El tercer recorrido se realizó el 23 de marzo de 2023, con algunos entes gubernamentales del municipio de Puebla, con la finalidad de evidenciar las condiciones urbanas de la zona de estudio y realizar acciones de mejora.

En noviembre de 2022, se llevó a cabo el taller participativo “Reconociendo nuestro espacio”, al que asistieron 17 habitantes, de los cuales 12 fueron mujeres y 5 hombres. Para la convocatoria, se colocaron carteles en puntos estratégicos y se difundió la invitación a través del grupo de WhatsApp de los vecinos del sector. Cabe señalar que antes de iniciar el taller, se obtuvo el consentimiento de todos los participantes, explicando su objetivo y el uso de la información recopilada. En él se reconoció a las mujeres como expertas del territorio y su objetivo fue identificar las características y problemas de movilidad cotidiana, elaborando cartografía participativa. De esta manera, se mapearon los itinerarios que recorren en su día a día, marcando los lugares inseguros y muy inseguros, además de la aplicación de cuestionarios para identificar los diferentes tipos de violencia que han sufrido. Los 17 participantes realizaron una ficha de cadena de itinerarios cotidianos, en donde marcaron los horarios en los que se mueven, los equipamientos más frequentados y su modo de movilidad. Asimismo, se hizo un análisis documental de referentes teóricos como Casanovas et al. (2021), en materia de derecho a la ciudad de las mujeres, la movilidad cotidiana y la gestión y organización de estas en las ciudades.

Resultados y discusión

San Ramón un asentamiento que violenta a las mujeres

La zona de estudio se ubica en la periferia sur de la ciudad de Puebla, es un asentamiento irregular que data de 1963 y nació en situación de vulnerabilidad urbana. Actualmente es conocido como colonia y se encuentra en proceso de urbanización debido a que fue reconocido por el municipio en 1983. Sin embargo, actualmente de acuerdo con frentes de manzana (INEGI, 2020) tiene un déficit de infraestructura vial del 59,2 % (Figura 1), esto indica que más de la mitad de la infraestructura vial necesaria no está presente. El restante 40,8 % cuenta con algunos elementos como recubrimiento vial, rampas, banquetas y guarniciones; pero las condiciones en las que se encuentra no facilitan la movilidad peatonal (Figura 2). Además, tiene un déficit en alumbrado público del 39,64 % (INEGI, 2020), a pesar de que la iluminación es fundamental para garantizar la seguridad y la accesibilidad.

Figura 1

Déficit de infraestructura vial San Ramón



Nota. Fotografía de los autores.

Figura 2

Condiciones de la infraestructura vial San Ramón



Nota. Fotografía de los autores.

La colonia San Ramón está integrada por la primera, segunda, tercera, cuarta sección y una unidad habitacional INFONAVIT¹ y su traza es reticular (Figura 3). De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2020), tiene 128 manzanas, 2.748 viviendas (en su mayoría autoconstruidas), de las cuales el 35 % es encabezado por mujeres. El total de población es de 10.348 habitantes, el 52,2 % son mujeres; este porcentaje se desagrega en grupos de población de 0 a 14 años (23 %), de 15 a 29 años (30 %), de 30 a 59 años (37 %) y, por último, de 60 años o más (10 %). El 42,5 % de las mujeres es económicamente activa y el 2,85 % de la población femenina tiene una discapacidad para caminar.

Actos de violencia en el espacio público

En San Ramón se identificaron, a través de cuestionarios aplicados en el taller participativo, los siguientes asaltos 45,5 %, feminicidios 27,3 %, robo 9,1 %, violaciones 9,1 %, asesinato 9,1 %. Las principales víctimas de estos actos son mujeres y suceden principalmente por la mañana. Se observó que la edad es un factor influyente en la ocurrencia de estos actos violentos. El 18 % de las mujeres de 60 años y más reportan experiencias de violencia, principalmente relacionadas con robos y asaltos. En contraste, en el caso de las mujeres más jóvenes, en el rango de 30 a 59 años, el 82 % reportó actos de violencia como acoso, hostigamiento y asaltos. Es decir, la inseguridad a la que se enfrentan las mujeres mayores de 60 años está relacionado con actos como robos y asaltos, a diferencia de las mujeres jóvenes quienes se enfrentan a la violencia sexual en el espacio público (Soto Villagrán, 2013).

1. Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.

Figura 3

Mapa de ubicación San Ramón



Nota. Elaboración propia con base en INEGI, 2020.

Actividades cotidianas

Se analizó la vida cotidiana de las mujeres en San Ramón a partir del planteamiento de Ciocoletto y Col. lectiu Punt 6 (2014) que la definen como el conjunto de actividades que las personas realizan para atender sus necesidades, así como de su clasificación en las esferas productiva, reproductiva, comunitaria y propia. Para analizar las distintas actividades que realizan las mujeres en su vida cotidiana, se elaboró una ficha de cadena de itinerarios cotidianos que permite reconocer y describir las actividades diarias. Dentro de esta ficha se reconocieron factores como su ocupación, si tenían movilidad reducida y si eran madres y/o jefas de familia. Las participantes realizaron un listado detallado de sus actividades cotidianas, especificando aspectos como día y horario, punto de origen y punto de destino, modo de movilidad y, finalmente, si realizaban la actividad acompañadas o solas.

En San Ramón se encontró que principalmente las mujeres llevan a cabo actividades relacionadas con la esfera reproductiva, en segundo lugar se encuentran las actividades de la esfera productiva, ya que el 35 % de ellas son cabezas de hogar, en tercer lugar se desarrollan actividades de la esfera comunitaria con el objetivo de mejorar las condiciones urbanas de la colonia, ya que el 75 % corresponde a actividades que desarrollan las mujeres líderes y representantes de la mesa directiva y, finalmente, se encuentran las actividades de recreación y ocio de la esfera propia que son escasas.

Dentro de las actividades cotidianas que realizan las mujeres en el sector son ir al mercado, compras del hogar, llevar a alguien a la escuela, ir a la iglesia, llevar a un infante a la guardería, visitar a un familiar y acudir a consulta médica, trabajo y actividades de gestión para la colonia. De acuerdo con los resultados

obtenidos, el 58 % de las mujeres son trabajadoras de hogar y el 42 % tienen también un trabajo remunerado, el cual puede ser fijo o intermitente. Estas actividades pertenecen a las esferas productiva, reproductiva, propia y comunitaria. Por ello los equipamientos de los barrios por su proximidad a la zona de vivienda deben brindar apoyo para realizar sus actividades cotidianas.

Diagnóstico urbano

Los resultados del instrumento de evaluación con perspectiva de género permitieron identificar diversas problemáticas referentes a las aceras, mobiliario, señalamiento vertical y horizontal, análisis de las fachadas arquitectónicas y la presencia de elementos de vigilancia. Particularmente en este apartado nos centraremos en el diagnóstico de las aceras, para este elemento se revisó la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla (Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017). Se identificó que el 100 % de las aceras son angostas, ya que el 89 % de estas no tiene franja mixta². El 33 % posee una franja de circulación peatonal³ menor a 1,50 m, en vialidades locales. El 78 % de las aceras no tiene zona de seguridad⁴. El 11 % no posee guarnición, y el 78 % no tiene rampas peatonales, por lo que las condiciones de las aceras impiden el tránsito a las personas con elementos de asistencia para la movilidad como carriola, sillas de ruedas, andaderas, bastones o muletas. Asimismo, el 89 % de estas calles presenta una ausencia de mobiliario urbano, solo el 11 % dispone de cámaras de seguridad pública, el 80 % no tiene señalamiento vertical y horizontal, y en el 78 % el alumbrado público no funciona. Otro de los elementos que se identificaron fue que el 86 % de estas calles tiene presencia de terrenos baldíos, de los cuales el 71 % presenta árboles o malezas que generan escondites que facilitan la violencia. Esto indica que las condiciones de las calles carecen de los elementos básicos dispuestos en la Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla, 2017.

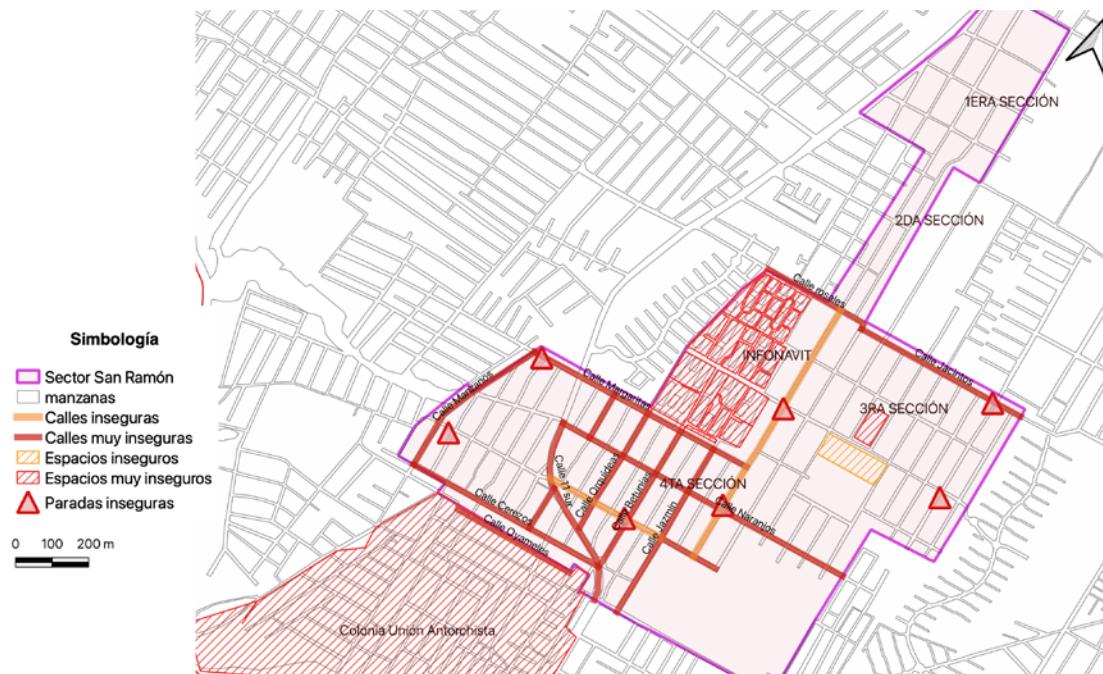
Ejes de inseguridad

La cartografía participativa es una herramienta en la que se reconoce la experiencia y percepción que tienen las mujeres de la colonia, permite dibujar los elementos que utilizan cotidianamente y los espacios que generan inseguridad o que presentan alguna dificultad para utilizarlos. Mediante la cartografía participativa, se identificaron los principales ejes de inseguridad en la cuarta sección de San Ramón. Cabe señalar que la mayoría de los participantes que asistieron al taller participativo son residentes de dicha sección. La cuarta sección comprende un total de 368 segmentos de calles, por lo que se les solicitó a los habitantes que identificaran las calles de acuerdo con los actos de violencia ocurridos y especificaran las calles inseguras utilizando el color naranja, mientras que aquellas consideradas muy inseguras las señalaran en rojo. También reconocieron los espacios públicos inseguros y muy inseguros, los que se marcaron con una trama naranja y roja, como medianeras, parques, mercados y colonias colindantes. Finalmente, las paradas de transporte público muy inseguras fueron identificadas con un triángulo en color rojo. Cabe señalar que ninguna calle, espacio público o parada del transporte público fue considerada como segura.

-
2. Las aceras deben tener una franja mixta con un ancho mínimo de 0,60 metros en vialidades secundarias, este espacio está destinado a alojar área verde o mobiliario urbano (Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 2017).
 3. Las aceras deberán contar una franja de circulación peatonal mayor de 1,50 m y preferente de 3,00 m, esta franja es destinada a la movilidad de peatones, por lo tanto, no debe contener ningún tipo de obstáculo urbano (Gobierno del Estado de Puebla, 2018).
 4. El propósito de esta zona es mejorar la visibilidad entre los peatones y los vehículos, en esta área se pueden instalar bolardos para proteger a los peatones urbanos (Gobierno del Estado de Puebla, 2018).

Los resultados obtenidos fueron 23 segmentos de calles como inseguros que representan el 6,25 %, y 127 segmentos de calles muy inseguros, es decir, el 34,51 %. Además de identificar calles, se registraron los espacios públicos, inseguros y muy inseguros (1 para muy inseguro y 5 para inseguro), como el Infonavit y la colonia Unión Antorchista, también se registraron 7 paradas del transporte público muy inseguras (Figura 4).

Figura 4



Nota. Elaboración propia con base en INEGI, 2020.

Horarios

Se encontró que, como señala Soto Villagrán (2013), las mujeres asocian la noche con oscuridad y peligro, ya que implica el riesgo a ser víctima de violencia, a diferencia de las mañanas y las tardes que son los horarios que con mayor libertad recorren las mujeres con sus hijos. Tomando en cuenta que la perspectiva de género implica analizar la movilidad en el ciclo de 24 horas y 7 días de la semana, como siguieren los estudios de Col·lectiu Punt 6 (2021), a partir de la cadena de itinerarios realizada en el taller participativo, en San Ramón se encontró que las mujeres se mueven de lunes a domingo en horarios de 7:00 a 12:00 am y de 12:00 a 6:00 pm, mostrando que reducen su movilidad en horarios nocturnos por miedo a ser víctimas de violencia.

Estrategias para sentirse seguras

Ante la violencia en el espacio público las mujeres han desarrollado algunas estrategias de resistencia de las cuales destacan cinco: la primera es el 'cambio en la rutina', evitar caminar sola, especialmente en horarios nocturnos, esta es una estrategia común para reducir la vulnerabilidad percibida; en segundo lugar, el 'uso de objetos de autodefensa', llevar objetos punzantes u otros elementos de autodefensa puede ser una forma de aumentar la sensación de seguridad. Tercera, 'cambios en la vestimenta', modificar la forma de vestir puede ser una estrategia para evitar atraer la atención no deseada o reducir el riesgo

percibido de acoso. La cuarta estrategia es la 'selección de rutas seguras', buscar trayectos alternos para evitar áreas o calles consideradas peligrosas, esto indica una adaptación consciente al entorno. Finalmente, la 'limitación de actividades sociales', la reducción de la participación social y recreativa, e incluso el abandono de trabajos o estudios, puede ser una respuesta para minimizar la exposición a situaciones potencialmente peligrosas (Soto Villagrán, 2012).

Del total de mujeres participantes en el sector, el 32,26 % no lleva objetos de valor y/o joyería, el 32,26 % evita salir de noche, el 22,58 % no viaja sola, el 9,68 % varía sus horarios y el 3,23 % prefiere usar automóvil propio, cabe aclarar que este porcentaje se elevaría si todas las mujeres tuvieran vehículo. Este proceso de restricción al que se enfrentan las mujeres en la ciudad es llamado 'confinamiento territorial' (Muxi Martínez et al. 2011; SEDATU, 2022; Soto Villagrán, 2013). El confinamiento territorial no solo limita su participación en actividades sociales, recreativas, laborales o educativas, también revela los efectos psicológicos y sociales que la inseguridad genera en la vida cotidiana de las mujeres, como estrés y miedo. Esto se ratifica con comentarios de algunas mujeres de San Ramón como: "prefiero caminar más, pero llegar bien a mi casa", "a veces no puedo evitar pasar junto a la panadería, pero lo hago corriendo" que reflejan la constante sensación de vulnerabilidad que enfrentan en su vida cotidiana. Esta percepción de inseguridad condiciona sus decisiones diarias y afecta su derecho a la movilidad libre y segura.

Organización vecinal

Las habitantes de las zonas periféricas han adoptado diversas formas de organización y gestión para poder acceder a los recursos necesarios para cubrir sus necesidades. Estas organizaciones varían en su estructura y nivel de organización según su relación con el gobierno, pudiendo ser independientes o estar afiliadas a la gestión gubernamental (Mejorada y Torres, 1994).

La necesidad de enfrentar estas deficiencias impulsa a las habitantes a unirse, organizarse y participar en diversas actividades. En San Ramón, a través de los recorridos de campo, talleres participativos y reuniones con las mujeres, se observaron las diferentes formas de participación femenina que señalan Mejorada y Torres (1994) en el proceso de urbanización de los asentamientos periféricos: en la 'participación silenciosa', las mujeres asisten a reuniones o realizan trabajos en nombre de sus esposos, pero rara vez toman decisiones; en 'la participación activa', promueven, organizan y gestionan ante las autoridades sus principales necesidades urbanas; y en 'la participación con militancia', se involucran en algún partido político. Un factor crucial para que las mujeres se impliquen en las actividades de su comunidad es el consentimiento y apoyo de sus esposos.

A través de las reuniones con la mesa directiva de la cuarta sección y un documento sobre la conformación oficial de la mesa vecinal de San Ramón, solicitado a la Secretaría de Gobernación del Ayuntamiento de Puebla, se identificó que la organización vecinal en el sector San Ramón está conformada por cinco mesas directivas vecinales que corresponden a la primera, segunda, tercera, cuarta sección y el INFONAVIT, en donde además de estas, existen representantes mujeres no reconocidas por el Ayuntamiento de Puebla, que no son elegidas por votación, sin embargo, operativamente buscan apoyos para el mejoramiento del sector, es decir, tienen una participación con militancia. Ellas se hacen llamar 'líderes' y 'coordinadoras', y aunque no son reconocidas por el Ayuntamiento de Puebla, sí los son por los vecinos y colaboran con las mesas directivas vecinales del sector por tener vínculos con personajes gubernamentales y por tener acceso a recursos financiados de programas de gobierno.

Cada sección del sector está representada y dirigida por un presidente y su plantilla. El caso de estudio pertenece a la cuarta sección, cuya mesa directiva está conformada por un presidente, una secretaria, una tesorera, dos vocales y suplentes, todos tienen una participación. Su plan de trabajo tiene el objetivo de lograr la transformación de la cuarta sección, gestionando beneficios sociales, salud y seguridad, a través de la formación de representantes de calles que sirvan de enlace con la mesa directiva, para atender necesidades y dar seguimiento a las gestiones, activar la caseta de vigilancia y solicitar rondines de seguridad, gestionar obras de pavimentación, banquetas, guardiciones, alumbrado público y drenaje, así como solicitar campañas de salud y otros servicios para la atención de la comunidad.

A pesar de que la presidencia de esta sección está a cargo de un hombre, la gestión y liderazgo de la mesa directiva recaen principalmente en las mujeres quienes fungen como secretaria y tesorera. Si bien el presidente tiene un rol operativo centrado en la organización y supervisión de las actividades del grupo, en el caso específico de San Ramón, las integrantes femeninas son quienes asumen responsabilidades clave. Las facultades y funciones de la secretaria son coordinar e informar a través de los grupos vecinales sobre las actividades o acciones que se realizan en la cuarta sección. La tesorera de esta mesa directiva de vecinos tiene funciones como coordinar a los representantes de calle, comités de participación ciudadana y grupos vecinales. Es la encargada de realizar algunas vinculaciones y gestiones con dependencias municipales y actores políticos. Los vocales de esta mesa directiva de vecinos tienen una baja participación en las diferentes actividades que se realizan. Para el funcionamiento interno de la mesa directiva se nombraron 27 representantes de calle, los cuales deben informar o convocar a los vecinos sobre alguna actividad que se realice en la cuarta sección. El principal canal de comunicación es través de la red social WhatsApp entre la mesa directiva y los vecinos.

Como se observa, la participación de las mujeres de la mesa directiva evidencia su liderazgo en los procesos de gestión, organización y toma de decisiones; especialmente la tesorera y la secretaria son figuras clave en la mesa directiva y en la organización vecinal, fundamentales para el desarrollo y progreso de la comunidad. Asimismo, la mayoría de los representantes de las calles son mujeres, quienes en general participan, no obstante, también existe una minoría cuya participación se encuentra acallada por el machismo aún prevaleciente en sus hogares. Destacan la inseguridad como una de sus principales preocupaciones y tienen una disposición notable para integrarse y participar activamente en iniciativas destinadas a mejorar la calidad de vida en su colonia. La organización, tanto de los representantes de las calles como de la mesa directiva, constituye una fortaleza para lograr una gestión participativa. Aunque la gestión con las autoridades es incipiente, las mujeres de la periferia son muy conscientes de su rol en la mejora de su territorio.

Conclusiones

Las zonas periféricas como San Ramón enfrentan importantes desafíos en materia de movilidad y seguridad, especialmente para las mujeres. Aunque el municipio suele reconocer estos problemas, no garantiza la provisión adecuada de servicios básicos urbanos, intensificando la vulnerabilidad de sus habitantes. Esta situación agrava la movilidad diaria de las mujeres, quienes deben enfrentarse a una violencia pasiva, derivada de las malas condiciones urbanas, la cual facilita escenarios para que se desarrolle la violencia activa, llegando incluso a extremos como los feminicidios. El temor a sufrir violencia física las obliga a desarrollar estrategias individuales que limitan su capacidad de moverse libremente en el espacio público, afectando su condición femenina y pulverizando su derecho a la ciudad.

Las instituciones públicas han invisibilizado el trabajo que desarrollan las mujeres al no reconocer las actividades del hogar y de cuidado como actividades económicamente activas, siendo que las mujeres aportan 2,7 más valor económico al producto interno bruto (PIB) que los hombres por estas actividades. Con la experiencia en San Ramón, se destaca un liderazgo notable que va desde el hogar hasta la gestión comunitaria, especialmente en los hogares encabezados por ellas. Esto se refleja en su mayor involucramiento en los procesos de gestión para mejorar las condiciones de su colonia.

Las mujeres de San Ramón se ven obligadas a dividir su tiempo para dedicar una parte de su jornada laboral a la gestión comunitaria en busca de los servicios que su colonia necesita. Este proceso permite reconocer que existe una participación semiactiva, impulsada principalmente por sus líderes femeninas, con matices de un incipiente empoderamiento, limitado por sus múltiples actividades cotidianas y la prevalencia de una ideología machista presente en sus hogares que condiciona su participación.

Es necesario que los gobiernos reconozcan, fomenten y apoyen desde las políticas públicas, el rol activo y la capacidad que tienen las mujeres en los procesos de gestión para el mejoramiento de la ciudad periférica. Esto significaría un parteaguas en el reconocimiento del derecho a movilidad y a la ciudad de las mujeres.

Conflicto de Interés

Las autoras no tienen conflicto de interés que declarar.

Declaración de autoría

Elizabeth Pérez-Uroza: conceptualización, investigación, metodología, recursos, curación de datos, visualización, análisis formal, redacción-borrador original.

María de Lourdes Flores-Lucero: conceptualización, análisis formal, metodología, supervisión, recursos, validación, redacción-revisión y edición.

Stephanie Scherezada Salgado-Montes: conceptualización, análisis formal, metodología, supervisión, recursos.

Agradecimientos

Agradecemos al la Secretaría de Ciencias, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) por el apoyo brindado a través de la beca doctoral otorgada a Elizabeth Pérez-Uroza. Asimismo, reconocemos y agradecemos a las mujeres que han sido parte de esta investigación. Su conocimiento, experiencias y aportes han sido esenciales para comprender las dinámicas sociales y territoriales del caso de estudio.

Referencias bibliográficas

- Amoroso, S. (2022). ¿Por qué necesitamos un urbanismo con perspectiva de género y feminista? *Crítica urbana, revista de estudios urbanos y territoriales*, (23), 4-8.
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y Global la gestión de las ciudades en la era de la información*. Santillana.
- Brugada, C. (2022). *El Derecho de las Mujeres a la Ciudad Feminista: Por una transformación radical de nuestra forma de habitar*. CESA de CDMX, V.

- Carrión, F. (2008). Violencia urbana: un asunto de ciudad. *Revista EURE*, 34(103), 112-128.
- Casanovas, R., Valdivia, B., Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A. y Fonseca, M. (2021). *Movilidad cotidiana con perspectiva de género*. CAF.
- Ciocoletto, A. y Col·lectiu Punt 6. (2014). *Espacios para la vida cotidiana, aditoria de calidad urbana con perspectiva de género*. Comanegra.
- Col·lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. CAF.
- Col·lectiu Punt 6 y Ortiz Escalante, S. (2017). Urbanismo desde la perspectiva de género. Buenas prácticas con perspectiva de derechos humanos. *Dfensor*, (1), 4-10.
- Falú, A. (2015). Derecho a la Ciudad, Mujeres y Seguridad Ciudadana en los Gobiernos Locales Los nudos críticos de las políticas locales en América Latina. *Économie et Solidarité*, 43, 86-97.
- Falú, A. (2022). El derecho a la ciudad de las mujeres: construyendo el urbanismo feminista en las prácticas. *Crítica urbana, Revista de estudios urbanos y territoriales*, 5(23), 12-15. <https://doi.org/10.7202/1033277ar>
- Honorable Ayuntamiento del Municipio de Puebla. (2017). *Norma Técnica de Diseño e Imagen Urbana para el Municipio de Puebla*. México, Puebla. <https://ojo.puebla.gob.mx/legislacion-del-estado/item/2167-norma-tecnica-de-diseno-e-imagen-urbana-para-el-municipio-de-puebla>
- Instituto Mexicano para la Competitividad. (2024). *Índice de competitividad urbana 2024*. Autor. <https://imco.org.mx/indice-de-competitividad-urbana-2024/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública*. Puebla. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2021/doc/envipe2021_pue.pdf
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Provença.
- Martínez, P. A. (2016). La violencia. Conceptualización y elementos para su estudio. *Política y cultura*, (46), 7-31.
- Mejorada, S. M. y Torres, M. M. (1994). "Ya ves chaparrita, las mujeres no la hacen": participación de la mujer en la organización vecinal de una colonia popular". En A. Massolo (Ed.), *Mujeres y ciudades: participación social, vivienda y vida cotidiana* (pp. 119-142). El colegio de México. <https://doi.org/10.2307/j.ctv5135mh.8>
- Montes, G. (2021). Informalidad urbana con perspectiva de género. Asentamientos humanos irregulares en Puebla, México. *Revista Vivienda y Ciudad*, (8), 69-86.
- Muxi Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Foseca, M. y Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo*, (17), 105-129. <https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>
- Organización Mundial de la Salud. (2002). *Informe mundial sobre la violencia y la salud*. Organización Panamericana de la Salud.
- Pacheco, V. (2021). El derecho a la ciudad como derecho humano. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 71(279-2), 2-29. <https://doi.org/10.22201/fder.24488933e.2021.279-2.78998>

Pérez, U. E. (2021). *Hacia una gestión participativa para la accesibilidad al sistema ruta línea 2 Caso de estudio: colonia San Ramón, Puebla* [Tesis de maestría]. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), Puebla, México.

Sabino, L., Tini, B., Sato, B., Farias, D. y Pitombo, F. (2022). *Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género*. <http://dx.doi.org/10.18235/0004412>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2021a). *Mujeres, cuidados y territorio contribuciones desde el enfoque territorial a una política de cuidados*. Autor.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2021b). *Activación con perspectiva de género. Guía para aprovechamiento y operación de equipamientos urbanos y espacios públicos*. Autor.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2022). *Calles seguras, caminemos unidas guía para el diseño e implementación de calles seguras para las mujeres y niñas*. Autor.

Steer México, Pereira, L., Echavarría, A., Mazorra, A., Mireles, R., Mejía, S. y Peña, P. (2020). *Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México*. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1635>

Soto Villagrán, P. (2012). El miedo de las mujeres a la violencia en la ciudad de México. Una cuestión de justicia espacial. *Revista INVI*, 27(75), 145-169. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582012000200005>

Soto Villagrán, P. (2013). Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones. En M. A. Aguilar y P. Soto Villagrán (Coords.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales* (pp. 197-217). Universidad Autónoma Metropolitana; Miguel Ángel Porrúa.