

Recibido: 29 de Abril de 2026
Aceptado: 04 de Junio de 2026

VIOLENCIA DE GÉNERO EN LA LÍNEA 3 DE LA RUTA: EXPERIENCIAS DE UNIVERSITARIAS BUAP

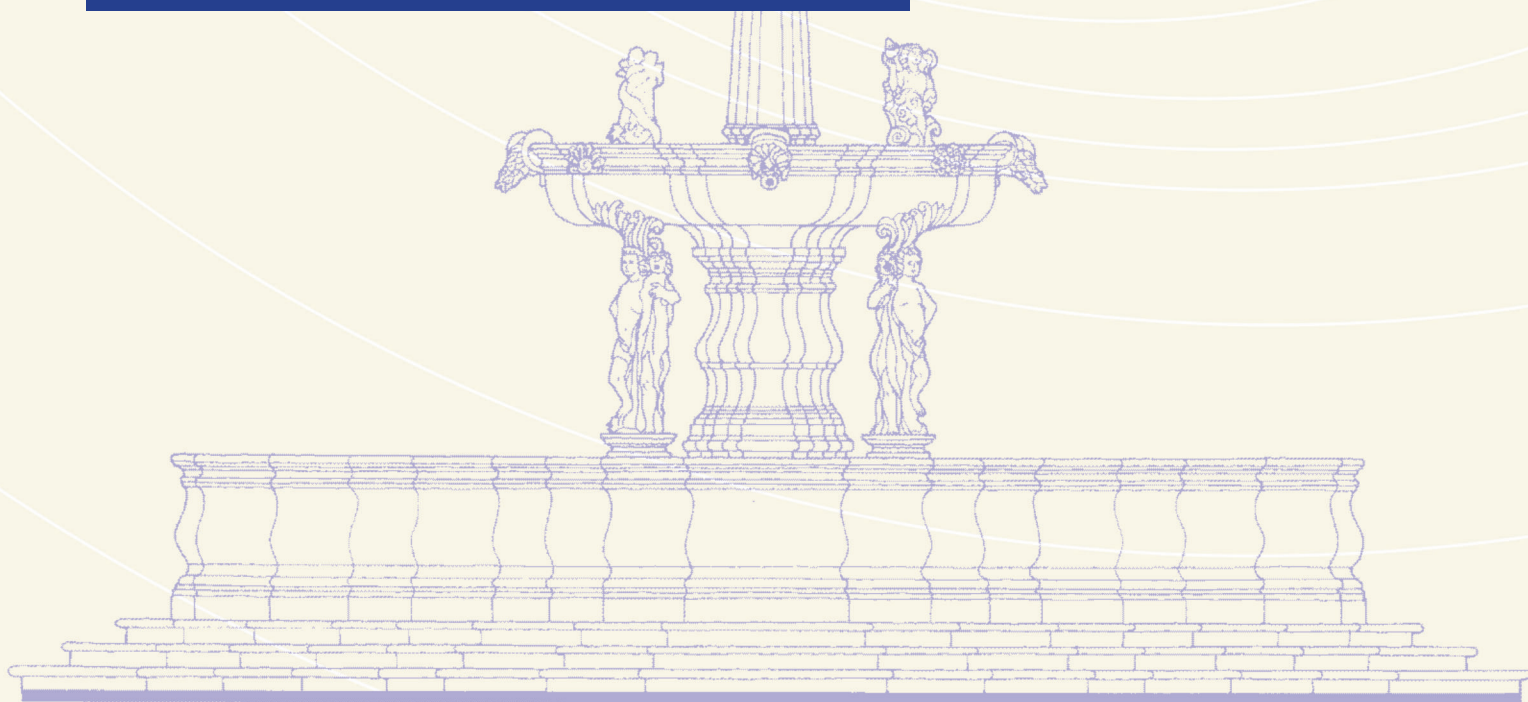
*GENDER VIOLENCE ON LINE 3 OF THE RUTA: EXPERIENCES OF
BUAP UNIVERSITY STUDENTS*

Manuel Reyes Morales

Estudiante de la Especialidad en Estudios de Género
Masculinidad y Diversidad, Facultad de Filosofía y Letras
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
mrm87@live.com.mx
<https://orcid.org/0009-0007-2723-6995>

Héctor Francisco González Fernández

(autor de correspondencia)
Facultad de Filosofía y Letras
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
hector.gonzalezfe@correo.buap.mx
<https://orcid.org/0000-0001-6231-4492>



Resumen

El presente artículo analiza la violencia de género en la Línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) de Puebla, a partir de la experiencia de mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Se desarrolló un estudio cuantitativo descriptivo con diseño transversal, mediante la aplicación presencial de un cuestionario estructurado a 404 usuarias regulares de entre 18 y 29 años. Los resultados muestran que 72.77% ha experimentado al menos una forma de violencia durante el último año. Las conductas más recurrentes incluyen miradas lascivas persistentes, gestos sexualizados y contacto físico no consentido. Asimismo, se registran ajustes cotidianos como modificación de horarios, cambios en la vestimenta y evitación de actividades, lo que evidencia impactos en la autonomía y en la experiencia urbana de las participantes. El desconocimiento generalizado de políticas de prevención refuerza la existencia de una brecha entre diseño institucional y vivencia cotidiana. Desde un marco que articula violencia simbólica, interseccionalidad y desigual distribución del riesgo en el espacio público, el estudio muestra cómo estas prácticas no operan como eventos aislados, sino como expresiones estructurales implícitas en la organización social de la movilidad urbana. La sistematización de evidencia cuantitativa situada aporta elementos para comprender y abordar la violencia de género en el transporte público desde una perspectiva académica y de política pública.

Palabras clave: Movilidad urbana, Transporte público, Interseccionalidad, Violencia simbólica, Políticas públicas.

Abstract

This article analyzes gender-based violence on Line 3 of the Puebla Urban Articulated Transport Network (RUTA), based on the experiences of young female university students at the central campus of the Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). A descriptive quantitative study with a cross-sectional design was conducted using a structured questionnaire administered in person to 404 regular female users between the ages of 18 and 29. The results show that 72.77% have experienced at least one form of violence during the past year. The most frequent behaviors include persistent leering, sexualized gestures, and non-consensual physical contact. Daily adjustments such as schedule changes, alterations in clothing, and avoidance of activities were also recorded, demonstrating the impact on the participants' autonomy and urban experience. The widespread lack of awareness of prevention policies reinforces the gap between institutional design and daily experience.

From a framework that articulates symbolic violence, intersectionality, and the unequal distribution of risk in public space, the study shows how these practices do not operate as isolated events, but rather as structural expressions implicit in the social organization of urban mobility. The systematization of situated quantitative evidence provides elements for understanding and addressing gender-based violence in public transportation from both an academic and public policy perspective.

Keywords: Urban mobility, Public transport, Intersectionality, Symbolic violence, Public policies.

Introducción

La violencia de género en el transporte público se ha consolidado como una de las expresiones más persistentes de desigualdad en los espacios urbanos contemporáneos. Para las mujeres, la movilidad cotidiana no representa únicamente un desplazamiento funcional, sino una práctica atravesada por la gestión permanente del riesgo, particularmente en contextos donde el acoso y otras formas de violencia se integran al funcionamiento ordinario de los sistemas de transporte.

Villagrán (2022), en su estudio sobre acoso sexual en el transporte urbano en ciudades mexicanas, documenta que las mujeres jóvenes enfrentan de manera recurrente miradas insistentes, comentarios sexualizados y contacto físico no consentido durante sus trayectos cotidianos, situaciones que condicionan su percepción del espacio público.

De forma complementaria, Castillo (2024), al analizar experiencias de las usuarias en los sistemas de transporte articulado, señala que la exposición a prácticas de hostigamiento incrementa con la saturación de las unidades, lo que provoca la proximidad corporal, no obstante, esta situación suele minimizarse por usuarios y autoridades, pese a sus efectos negativos en la autonomía femenina.

La literatura especializada en movilidad urbana ha advertido que estas manifestaciones no pueden comprenderse de manera aislada de las condiciones materiales que estructuran los sistemas de transporte. De esta manera, Canales (2023) identifica que la precariedad de la infraestructura, la iluminación insuficiente y la limitada presencia institucional favorecen entornos donde el acoso tiende a normalizarse por las usuarias y los usuarios, esta misma situación ocurre en espacios públicos urbanos donde la violencia de género en contra de ciertos sectores de mujeres es habitual e invisibilizada (Bedolla García, 2015; ONU Mujeres, 2018). De este modo, los espacios con dinámicas altamente patriarcales, sexistas y con servicios básicos como las estaciones de la RUTA condicio-

nan la interacción entre hombres y mujeres, lo que provoca estructuras de dominación y relaciones de subalternidad, esto da paso a la violencia física, psicológica o sexual.

En el ámbito latinoamericano, el Banco Interamericano de Desarrollo (2017) documenta que, en ciudades como Asunción, Paraguay y Lima, Perú las mujeres reportan niveles más altos de percepción de inseguridad en el transporte público que los hombres, especialmente en contextos de alta densidad de pasajeros y escasa vigilancia.

El informe señala además que estas percepciones influyen en decisiones concretas de movilidad de las mujeres, como modificar horarios o evitar determinados trayectos.

En la misma línea, un estudio publicado en la revista *EURE* sobre la ciudad de Tunja, Colombia concluye que las mujeres alteran sus patrones de desplazamiento cuando perciben riesgo, lo que incide directamente en la elección del modo de transporte y en la organización cotidiana de sus actividades (León, Díaz y Márquez, 2023). Estos hallazgos se inscriben en una línea de investigación más amplia sobre movilidad urbana y desigualdad de género en América Latina (Pérez y Rodríguez, 2020).

En México, el transporte público se mantiene como uno de los espacios con mayor percepción de inseguridad para las mujeres. En diciembre de 2024, el 67.7% de las mujeres de 18 años y más residentes en las áreas urbanas consideradas por la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana manifestó sentirse insegura al utilizarlo (INEGI, 2025). En el municipio de Puebla, la encuesta de línea base realizada por ONU Mujeres, el Ayuntamiento de Puebla y la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa encontró que el 51.9% de las mujeres de 14 años y más encuesta-

das en los espacios de transporte seleccionados había experimentado al menos un incidente de acoso sexual u otra forma de violencia. Entre las conductas reportadas destacaron las miradas morbosas (51.0%), las palabras despectivas (43.0%), los piropos ofensivos (37.5%), que una persona les recargara el cuerpo (34.5%), los tocamientos en genitales (28.3%) y los manoseos (27.4%) (ONU Mujeres, Ayuntamiento de Puebla y UAM-Iztapalapa, 2018). Estos antecedentes evidencian la magnitud y diversidad de las violencias experimentadas por las mujeres en el transporte público y sustentan la pertinencia de analizar el fenómeno en un corredor específico de movilidad urbana.

No obstante, estos antecedentes no profundizan en la experiencia específica de mujeres jóvenes universitarias de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) que utilizan sistemas de transporte articulado en zonas de centralidad urbana, ni examinan de manera sistemática las consecuencias de estas experiencias en su vida académica y cotidiana.

Desde esta perspectiva, la experiencia de las jóvenes universitarias de la BUAP constituye un caso particularmente relevante. El campus centro se localiza en una zona de alta centralidad urbana, caracterizada por intensa circulación peatonal y vehicular y por la convergencia de actividades académicas, comerciales y administrativas. Cairo (2013) sostiene que estos entornos concentran interacciones sociales diversas que pueden ampliar tanto oportunidades como riesgos, especialmente para las mujeres.

La Línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) opera como uno de los principales corredores de movilidad

para las estudiantes del campus centro de la BUAP. Investigaciones sobre sistemas de transporte articulado en México han evidenciado que estos corredores pueden convertirse en espacios donde confluyen distintas formas de acoso, tanto al interior de las unidades como en paraderos y zonas de transferencia (Villagrán, 2022; Castillo, 2024). En el contexto local, diagnósticos institucionales realizados en el estado de Puebla han señalado la presencia de situaciones de acoso y violencia en el transporte público, particularmente en corredores de alta afluencia y en espacios con condiciones deficientes de vigilancia e iluminación (Gobierno del Estado de Puebla, 2012). La combinación de alta afluencia, tiempos de espera y proximidad física favorece dinámicas que afectan de manera desproporcionada a mujeres jóvenes.

Analizar la violencia de género en la Línea 3 de la RUTA desde la experiencia de mujeres jóvenes universitarias implica reconocer que la movilidad no es una práctica neutra y que se encuentra supeditada a dinámicas patriarcales y de violencia de género que han sido interiorizadas y normalizadas por la comunidad usuaria del transporte público y por las autoridades correspondientes.

En consecuencia, la violencia en la movilidad cotidiana no puede entenderse como una suma de incidentes aislados, sino como una expresión estructural de desigualdad urbana: “El transporte público es utilizado mayoritariamente por las mujeres, que en muchas ocasiones se desplazan con niños pequeños o acompañando enfermos o ancianos. Las condiciones del transporte público, su trazado, seguridad, funcionalidad, condicionan las decisiones de las personas respecto a las actividades a realizar por los costos económicos y de tiempo” (Carta

por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad, 2013, pp. 386) Todo lo anterior se refleja principalmente en dos elementos, como lo son las rutas de cuidado ineficientes que ignoran los viajes en cadena, por lo que los traslados son más largos y esto invisibiliza las necesidades logísticas de las mujeres. El segundo punto se observa en las restricciones a la movilidad segura debido al diseño de las rutas de transporte público y los peligros que pueden sufrir las mujeres a causa de esto.

Desde perspectivas feministas latinoamericanas, se ha señalado además la importancia de comprender estas violencias en relación con contextos históricos y territoriales específicos (Gargallo, 2014).

El presente artículo se plantea como un estudio de caso urbano orientado a analizar las experiencias de violencia de género vividas y testificadas por mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP usuarias de la Línea 3 de la RUTA. Desde un enfoque cuantitativo descriptivo, se busca identificar los tipos de violencia más frecuentes dentro del sistema de transporte articulado, los momentos percibidos como inseguros y los ajustes cotidianos que las estudiantes adoptan frente a estas experiencias.

El objetivo es aportar evidencia empírica situada que contribuya a la comprensión del fenómeno y al diseño de estrategias de prevención con perspectiva de género orientadas a garantizar una movilidad más segura en contextos urbanos.

Marco Teórico

Bourdieu en *La dominación masculina* (2000) conceptualiza las formas de violencia simbólica como dinámicas que operan mediante la naturalización cotidiana

de relaciones de dominación. Es decir, mediante el concepto de *hábitus* explica que la relación social entre las personas está marcada por la diferencia del sexo y del género. Esto implica que las actitudes, las acciones y las relaciones interpersonales se median por estas dos diferencias, lo que provoca una relación de subalternidad y dominio entre hombres y mujeres. Así, en el transporte público, esta violencia se expresa en prácticas aparentemente menores que, al reiterarse, configuran entornos hostiles en contra de las mujeres.

Es importante revisar que las explicaciones y revisiones de la problemática planteada deben ser observadas bajo un enfoque interseccional, lo que permitirá profundizar en este análisis sobre las diferentes formas de violencia que se entrecruzan y pueden afectar de manera diferente a las mujeres. La edad, la situación contextual, el perpetrador, del contexto, incluso el horario en el que realizan su trayecto en esa línea son algunas de las variables que se deben tomar en cuenta. Crenshaw (1991) sostiene que las intersecciones entre género, edad y posición social producen formas específicas de vulnerabilidad y que al universalizar u homogenizar estas violencias, acosos o acciones violentas en contra de las mujeres invisibiliza estas acciones y normaliza este tipo de escenarios. Es decir, a partir del aprendizaje situado se revisarán contextos específicos para una población en particular con características únicas, para así señalar que no todas las mujeres experimentan de la misma manera estas conductas agresivas en el transporte público. En el caso de las universitarias del campus centro de la

BUAP, la necesidad de desplazarse diariamente hacia una zona de centralidad urbana, combinada con su condición de estudiantes, configura patrones particulares de exposición al acoso.

Desde una perspectiva feminista, Butler (2004) plantea que no todos los cuerpos son igualmente reconocidos ni protegidos en el espacio público. En este tenor, la calle o el transporte público son lugares donde existen cuerpos más valiosos que otros, cuerpos que importan, que deben ser cuidados y reconocidos porque forman parte de este lugar.

Es espacio público es un espacio patriarcal, hecho y pensado para el hombre como medida. La mujer, de acuerdo con Butler, es un cuerpo que no está inscrito socialmente en este lugar, por lo tanto, debe ser dominado por medio de la violencia sistémica y las relaciones de dominación. Esta desigualdad de reconocimiento se traduce en una mayor tolerancia social hacia las agresiones que enfrentan las mujeres y en una respuesta institucional limitada, por no decir que nula.

Método, enfoque y diseño

El estudio se desarrolló bajo un enfoque cuantitativo de tipo descriptivo, con un diseño transversal, orientado a documentar y analizar las experiencias de violencia de género vividas y testificadas por mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla usuarias de la Línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA).

Para efectos de esta investigación, la violencia de género se entendió como el conjunto de conductas de aco-

so, hostigamiento, intimidación o contacto físico no consentido dirigidas hacia las mujeres en razón de su género, ocurridas dentro del sistema de transporte público articulado.

El diseño transversal permitió captar un panorama situado de las experiencias de las estudiantes en un momento específico, sin establecer relaciones causales, sino describir patrones, recurrencias y formas de manifestación de la violencia en el transporte público urbano.

El análisis de los datos se realizó mediante estadística descriptiva, empleando frecuencias y porcentajes para estimar la prevalencia de las distintas conductas reportadas, así como para examinar la percepción de inseguridad y los ajustes cotidianos adoptados por las participantes.

Figura 1 mapa de la línea 3 de la RUTA

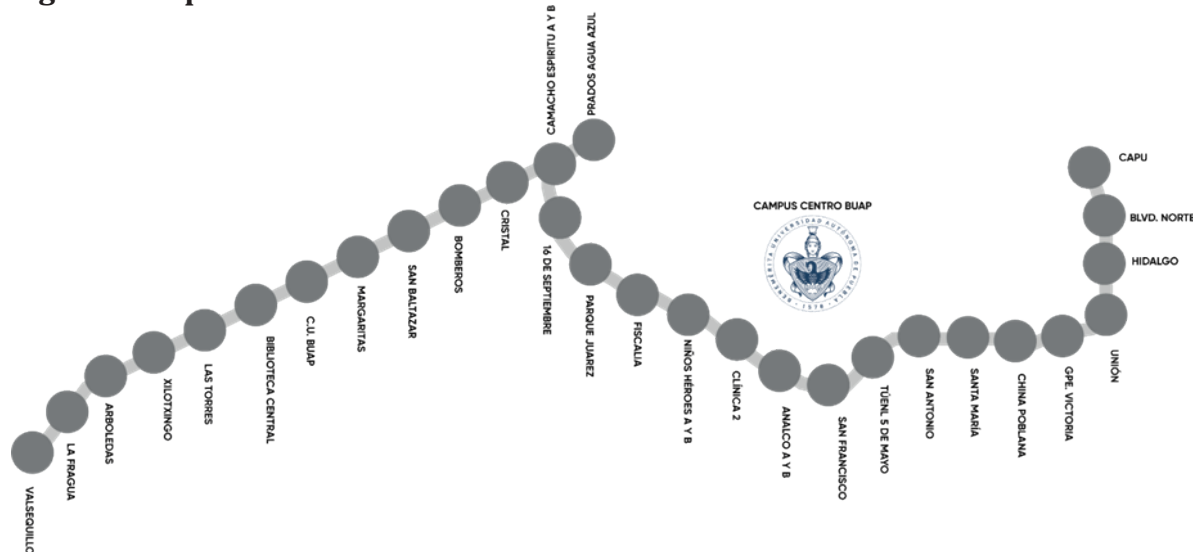


Figura 1. Trazo general de la Línea 3 de la RUTA y ubicación del campus centro de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla en la ciudad de Puebla.¹

Contexto espacial del sistema de movilidad analizado

La investigación se desarrolló en el marco de la Línea 3 de la Red Urbana de Transporte Articulado de la ciudad de Puebla, que forma parte del sistema de transporte masivo tipo *Bus Rapid Transit* (BRT). Este sistema opera mediante unidades articuladas que transitan por corredores confinados con estaciones intermedias para facilitar el flujo de personas en zonas urbanas densamente pobladas, lo que constituye una configuración típica de corredores BRT en América Latina.

¹ **Nota.** Elaboración propia con base en el trazado oficial de la Línea 3 de la RUTA y la cartografía institucional desarrollada por el Gobierno del Estado de Puebla para este sistema de transporte. El mapa se presenta como un recurso contextual del sistema de movilidad analizado y no como una delimitación de unidades espaciales específicas de estudio.

La Línea 3 opera en un alineamiento norte-sur, conectando el sector de Valsequillo con la zona de la CAPU, contando con 28 estaciones a lo largo de su recorrido. La línea fue puesta en operación en noviembre de 2018, consolidándose como uno de los corredores troncales de mayor uso en la ciudad.

Para las universitarias del campus centro, esta línea representa un medio de transporte fundamental para sus desplazamientos cotidianos, ya que conecta zonas residenciales con áreas académicas, comerciales y de servicios de la ciudad. La proximidad física entre usuarias en horarios de alta demanda, la concentración de personas en estaciones y unidades, y las condiciones materiales del corredor configuran un entorno donde las interacciones sociales se intensifican y donde pueden manifestarse prácticas de acoso y violencia.

El análisis realizado en esta investigación no se orientó a comparar experiencias entre estaciones específicas, sentidos de circulación o tramos particulares del recorrido. En vez de ello, se documentó la presencia y prevalencia de actos de violencia de género vividos y testificados por las usuarias a lo largo del sistema en su conjunto. Por ello, la Línea 3 se abordó como un espacio continuo de movilidad compartida, donde las dinámicas de género atraviesan la totalidad del trayecto, sin segmentación analítica por estaciones.

El campus centro de la BUAP se localiza en una zona de alta centralidad urbana, caracterizada por intensa circulación peatonal y vehicular, así como por la convergencia de actividades académicas, comerciales y administrativas. Esta

condición refuerza el uso cotidiano del sistema de transporte por parte de las estudiantes y contextualiza la relevancia del estudio sin implicar una segmentación espacial del análisis.

Participantes

Durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2025 se aplicó el cuestionario de manera presencial a mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP usuarias regulares de la Línea 3 de la RUTA. La aplicación se llevó a cabo en días seleccionados al azar y en diferentes horarios (matutinos y vespertinos) para captar diversidad en los patrones de movilidad y evitar sesgos asociados a horarios específicos.

La muestra final estuvo integrada por 404 participantes, conforme al cálculo de tamaño de muestra previamente descrito. Tras la aplicación de la pregunta filtro y la revisión de consistencia de los instrumentos, no fue necesario descartar cuestionarios recabados.

Instrumento

Se diseñó un cuestionario estructurado compuesto por reactivos cerrados y una pregunta abierta final. Antes de su aplicación definitiva, el instrumento fue sometido a una prueba piloto con un grupo reducido de estudiantes del mismo campus, lo que permitió revisar la claridad del lenguaje, el orden de los reactivos y la pertinencia de las categorías de respuesta. A partir de esta prueba se realizaron ajustes orientados a mejorar la comprensión y precisión de las preguntas.

El instrumento final incluyó secciones relativas a experiencias directas de violencia, situaciones testificadas hacia

otras mujeres, percepción de riesgo en el transporte público y modificaciones en la movilidad cotidiana derivadas de estas experiencias. Las conductas específicas de violencia fueron evaluadas mediante una escala tipo Likert de cinco puntos, lo que permitió registrar la frecuencia con la que las participantes reportaron haber vivido o presenciado dichas situaciones. El cuestionario completo se incluye como Anexo 1, con el fin de facilitar la revisión metodológica y la replicabilidad del estudio.

Procedimiento

La recolección de la información se llevó a cabo en distintos espacios del campus centro de la BUAP en horarios matutinos y vespertinos. Las encuestadoras explicaron previamente los objetivos del estudio, solicitaron el consentimiento verbal de las participantes y guiaron la aplicación del cuestionario en un entorno que garantizara privacidad y seguridad.

La duración aproximada de cada aplicación fue de entre siete y doce minutos. En todo momento se procuró un trato respetuoso, evitando preguntas o expresiones que pudieran resultar *revictimizantes*.

Consideraciones éticas

La participación fue voluntaria, anónima y confidencial. No se recabaron datos personales que permitieran la identificación de las participantes ni información sensible que comprometa su integridad. El estudio se condujo conforme a principios éticos aplicables a investigaciones sociales con mujeres en contextos de violencia, priorizando el cuidado, la dignidad y el respeto a las participantes.

Resultados

1. Caracterización de las participantes

La muestra estuvo integrada por 404 mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, con edades entre 18 y 29 años. El grupo predominante correspondió al rango de 18 a 21 años (53.46%, $n = 216$), seguido por el grupo de 22 a 25 años (38.12%, $n = 154$) y, en menor proporción, el de 26 a 29 años (8.41%, $n = 34$).

En cuanto al nivel académico, 93.56% cursaba licenciatura ($n = 378$), mientras que el resto se distribuía entre maestría (4.21%), doctorado (1.98%) y especialidad (0.25%). Las facultades con mayor representación fueron Filosofía y Letras (45.54%) y Psicología (43.56%), seguidas por Artes (7.92%) y otros programas académicos (2.97%).

Respecto a la frecuencia de uso de la Línea 3 de la RUTA, 30.69% indicó utilizarla diariamente, 28.22% entre tres y cinco veces por semana, 20.54% una o dos veces por semana y 20.54% de manera ocasional, lo que confirma una exposición recurrente al sistema de movilidad analizado.

2. Prevalencia general de violencia de género

El 72.77% de las mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP ($n = 294$) reportó haber sido víctima de al menos una forma de violencia de género mientras utilizaba la Línea 3 de la RUTA durante el último año. Este resultado indica que casi tres de cada cuatro usuarias ha enfrentado alguna manifestación de violencia en su movilidad cotidiana.

Tabla 1		
<i>Prevalencia general de violencia de género en la Línea 3</i>		
Indicador	n	%
Ha vivido al menos una forma de violencia	294	72.77

N= 404. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP.

3. Tipos de violencia experimentada o presenciada

Para estimar la prevalencia relevante de cada conducta, se agruparon las categorías “A menudo” y “Muy frecuentemente”, considerando que ambas reflejan recurrencia significativa. El denominador utilizado fue el total de la muestra (N = 404).

Las miradas lascivas persistentes constituyen la conducta más recurrente. Sin embargo, el contacto físico no consentido, que afecta a una de cada cinco mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP, representa la manifestación de mayor gravedad directa sobre el cuerpo.

Tabla 2²		
<i>Tipos de violencia con frecuencia significativa (A menudo + Muy frecuentemente)</i>		
Tipo de violencia	n	%
Miradas lascivas persistentes	119	29.46
Contacto físico no consentido	81	20.05
Silbidos o gestos sexualizados	62	15.35
Intimidación o acoso verbal	23	5.69
Arrinconamiento o bloqueo del paso	17	4.21
Acecho o persecución	11	2.72
Alusiones sexuales al cuerpo	10	2.48
Fotografías sin consentimiento	8	1.98
Masturbación o exhibicionismo	3	0.74

N= 404. Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP.

2 Nota. N = 404. Se consideró frecuencia significativa la suma de las categorías “A menudo” y “Muy frecuentemente”.

4. Violencia presenciada y reacción

El 46.04% indicó haber presenciado violencia hacia otra mujer dentro de la Línea 3. Entre quienes reportaron haber sido víctimas, la reacción predominante fue no hacer nada (55.69% del total de la muestra), mientras que menos de 1% formalizó denuncia.

Este hallazgo evidencia una baja activación de mecanismos formales frente a la violencia.

5. Percepción de vulnerabilidad y horarios de riesgo

El 33.91% manifestó sentirse vulnerable “a menudo” o “muy frecuentemente”, mientras que 34.16% indicó sentirse vulnerable “a veces”.

Los horarios percibidos como más inseguros fueron la tarde (32.57%) y la noche (32.92%).

6. Impacto en la movilidad cotidiana

Las experiencias de violencia se traducen en ajustes concretos:

- 39.10% ha cambiado sus horarios de viaje.
- 33.66% ha evitado actividades sociales.
- 38.12% ha modificado su vestimenta en alguna medida.

Estos datos evidencian restricciones indirectas en la autonomía y la participación social de las mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP.

7. Estrategias de autoprotección

Las principales medidas adoptadas fueron:

- Avisar a alguien antes de abordar (65.96%)
- Modificar vestimenta (56.84%)
- Evitar horarios específicos (37.99%)
- Trasladarse acompañada (36.17%).

Estas estrategias reflejan una redistribución de la carga preventiva hacia las usuarias.

8. Percepción de evolución y conocimiento institucional

El 35.15% considera que la violencia dentro de la línea 3 de la RUTA ha aumentado, mientras que 44.06% percibe que se mantiene igual y solo 2.23% considera que ha disminuido. En relación con el conocimiento de medidas preventivas institucionales:

- 63.12% no conoce políticas de prevención.
- 13.37% las conoce, pero no observa aplicación.
- 4.95% afirma haberlas visto en acción.

En conjunto, 76.48% no percibe políticas activas o efectivas dentro del sistema.

DISCUSIÓN

Los resultados evidencian que la violencia de género forma parte de la experiencia cotidiana de una proporción significativa de jóvenes universitarias de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla que utilizan la Línea 3 de la RUTA. El hecho de que 72.77% haya experimentado al menos una forma de violencia durante el último año no puede interpretarse como un conjunto de incidentes aislados, sino como la manifestación de dinámicas persistentes que estructuran la movilidad urbana femenina. En el contexto mexicano, la literatura especializada ha señalado de manera consistente al transporte público como un espacio donde se concentran prácticas de acoso y otras formas de violencia contra las mujeres. En este sentido, los resultados del presente estudio se alinean con lo expuesto por Villagrán (2022) y Castillo (2024), al mostrar que estas conductas forman parte de la experiencia cotidiana de las usuarias. Lejos de constituir eventos aislados, los datos refuerzan la idea de que la violencia en la movilidad urbana se con-

figura como un fenómeno recurrente, vinculado a condiciones estructurales de los sistemas de transporte.

Al mismo tiempo, los resultados dialogan con estudios latinoamericanos que han mostrado cómo la percepción de inseguridad femenina aumenta en contextos de alta densidad y escasa supervisión institucional. El informe del Banco Interamericano de Desarrollo sobre Asunción, Paraguay y Lima, Perú señala que la experiencia reiterada de acoso modifica las decisiones de desplazamiento y genera ajustes cotidianos en horarios y trayectos (BID, 2018). En el caso de las universitarias de la BUAP, se observa un fenómeno semejante: cambios de horario, modificación de vestimenta y evitación de actividades sociales. Esta convergencia sugiere que el problema trasciende el ámbito local y se inscribe en patrones regionales de desigualdad en el acceso seguro al espacio urbano.

Uno de los hallazgos más relevantes es la alta prevalencia de miradas lascivas persistentes. Aunque podrían considerarse formas “menores” de violencia, su recurrencia sistemática indica la normalización de prácticas que sitúan los cuerpos femeninos como objetos de observación y evaluación constante. Desde la perspectiva de Bourdieu (2000), estas dinámicas pueden comprenderse como formas de violencia simbólica, en tanto operan de manera cotidiana y naturalizada. La reiteración de estas prácticas configura entornos hostiles que condicionan la experiencia de movilidad.

No obstante, el estudio también muestra la presencia de formas de violencia con impacto corporal directo, como el contacto físico no consentido, reportado con frecuencia significativa por una propor-

ción relevante de participantes. Este dato introduce un nivel de gravedad que rebasa la dimensión simbólica y evidencia la vulnerabilidad material de las mujeres en espacios de alta concentración urbana. La coexistencia de violencia simbólica y violencia física revela que la desigualdad en la movilidad no es únicamente perceptual, sino concreta.

La limitada intervención de las autoridades frente a los hechos observados, aunado a la casi inexistente denuncia formal por parte de las víctimas permiten advertir la presencia de barreras estructurales. No se trata simplemente de decisiones individuales de silencio, sino de un contexto donde las rutas de acción institucional no parecieran claras ni accesibles puesto que son procesos tortuosos y llenos de irregularidades provenientes de las mismas personas que deberían velar por la dignidad de las usuarias del transporte. Esto se refleja en lo expresado por el 63.12% de las mujeres, las cuales refirieron no conocer políticas de prevención o que no perciben que su aplicación, lo sugiere una brecha entre el diseño normativo y la experiencia cotidiana de las usuarias, todo esto ocasionado por el desinterés del Estado, las autoridades y de la misma sociedad en general.

De esta manera, la normalización de las conductas violentas en contra de los grupos a los que se ha denominado minoritarios implica un olvido del Estado o de la autoridad ante personas que han invadido un espacio no pensado para ellas. Si bien se han aplicado medidas como cámaras, vagones rosas, vigilancia y carteles preventivos para informar de esta violencia a quienes usan la línea 3 de la RUTA, la responsabilidad de evitar estas acciones sigue recayendo en las personas usuarias y no

tanto en la autoridad. Así la creación de un espacio libre de violencia para las mujeres a través de la responsabilidad compartida de la sociedad está lejos de ser plausible. Es decir, las acciones realizadas, buscan más proyectar que se realiza alguna acción que mitiga este tipo de conductas.

Desde una perspectiva interseccional, las mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP enfrentan una exposición particular al riesgo. La condición de estudiante implica desplazamientos frecuentes, horarios extendidos y dependencia del transporte público como medio principal de movilidad. Crenshaw (1991) sostiene que la intersección entre género y otras posiciones sociales genera formas específicas de vulnerabilidad. En este caso, la combinación de juventud, género y movilidad cotidiana hacia un campus ubicado en una zona de centralidad urbana intensifica la exposición a prácticas de acoso.

Asimismo, Butler (2004) plantea que no todos los cuerpos son igualmente reconocidos y protegidos en el espacio público. Los datos aquí presentados permiten observar cómo la violencia en la movilidad restringe de manera diferencial la autonomía femenina. Las modificaciones de conducta reportadas no deben entenderse como decisiones aisladas, sino como adaptaciones racionales frente a un entorno percibido como riesgoso. En este sentido, la desigual distribución del riesgo urbano se traduce en una desigual distribución de la libertad de movimiento.

El conjunto de hallazgos refuerza la idea de que la violencia de género en el transporte público constituye un fenómeno estructural vinculado a la organización social y espacial de la ciudad. No se limita a conductas individuales, sino que se sos-

tiene en condiciones materiales, culturales e institucionales que permiten su reproducción. La persistencia de altos niveles de prevalencia, junto con la percepción de que la situación se mantiene o incrementa, evidencia la dificultad para transformar estas dinámicas.

El estudio aporta un caso situado que permite observar cómo estas desigualdades se manifiestan en un entorno específico de centralidad urbana. Las mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP representan un grupo cuya experiencia de movilidad combina alta exposición, dependencia funcional del transporte y vulnerabilidad diferencial. Analizar sus trayectos no solo contribuye a comprender la violencia en la Línea 3 de la RUTA, sino que ofrece elementos para pensar la movilidad urbana como un campo donde se expresan y reproducen relaciones estructurales de desigualdad.

CONCLUSIONES

El presente estudio evidencia que la violencia de género en la Línea 3 de la RUTA forma parte de la experiencia cotidiana de movilidad de las mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. La magnitud de la prevalencia registrada permite mostrar que no se trata de episodios aislados o excepcionales, sino de prácticas recurrentes que estructuran el uso del transporte público por parte de este grupo específico de usuarias.

La documentación empírica de conductas como miradas lascivas persistentes, gestos sexualizados y contacto físico no consentido permite observar cómo la violencia opera en distintos planos. Por un lado, se manifiesta en formas simbólicas

que, al repetirse sistemáticamente, configuran entornos hostiles. Por otro, se expresa en agresiones con impacto corporal directo que evidencian la vulnerabilidad material de las mujeres en espacios de alta concentración urbana. De este modo, los datos recabados no solo describen experiencias individuales, sino que hacen visible la concreción empírica de categorías teóricas como la violencia simbólica y la distribución desigual del riesgo en el espacio público.

Las estrategias de autoprotección adoptadas por las participantes, tales como modificar horarios, ajustar la vestimenta o evitar determinadas actividades, muestran que la violencia trasciende el momento puntual del trayecto. La movilidad se convierte en un espacio atravesado por decisiones preventivas constantes, lo que refleja restricciones indirectas en la autonomía y en la participación plena en la vida académica y social. Estas adaptaciones permiten evidenciar cómo la desigualdad de género se materializa en limitaciones cotidianas del derecho a la ciudad.

Asimismo, el amplio desconocimiento de políticas de prevención o la percepción de su escasa aplicación pone en relieve una brecha entre el diseño institucional y la experiencia vivida por las usuarias. La ausencia de mecanismos claramente identificables contribuye a que la violencia se perciba como un componente normalizado del transporte público, lo que dificulta su denuncia y transformación.

El aporte central de este estudio consistió en sistematizar evidencia cuantitativa situada que muestre la presencia y prevalencia de distintas formas de violencia contra mujeres jóvenes universitarias del campus centro de la BUAP en un corredor

específico de movilidad urbana. Al centrar el análisis en este grupo, se visibilizó cómo la condición de estudiante, la juventud y la dependencia funcional del transporte público se articulan con el género para producir vulnerabilidades particulares. En este sentido, el trabajo contribuye a fortalecer la comprensión de la violencia en el transporte público como fenómeno estructural en la organización social y espacial de la ciudad.

Evidenciar la magnitud y las características de estas violencias constituye un paso necesario para comprender sus implicaciones y para orientar la construcción de entornos de movilidad más seguros y equitativos. La producción de datos situados permite transformar percepciones dispersas en conocimiento sistematizado, condición indispensable para cualquier proceso de intervención institucional o académica.

Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima*. <https://publications.iadb.org/es/publicacion/15664/el-transporte-publico-desde-una-perspectiva-de-genero-percepcion-de-inseguridad-y>
- Bauman, Z. (2000). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica.
- Bedolla García, E. (2015). Violencia de género en espacios públicos urbanos. *Revista de Estudios de Género*, 21(2), 45–62.
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Anagrama.
- Butler, J. (2004). *Undoing gender*. Routledge.

- Cairo, H. (2013). *Espacio y poder: La construcción geopolítica del mundo contemporáneo*. Catarata.
- Canales, A. (2023). Movilidad urbana y violencia de género en sistemas de transporte masivo. *Revista de Estudios Urbanos*, 18(2), 45-62.
- Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. (2013) *Cuadernos Geográficos*, vol. , no. 52, 382-392. Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17128112017>
- Castillo, M. (2024). Violencia de género en sistemas de transporte articulado: Experiencias de mujeres en contextos urbanos. *Revista Latinoamericana de Estudios de Género*, 12(1), 89-108.
- Crenshaw, K. (1991). Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review*, 43(6), 1241-1299. <https://doi.org/10.2307/1229039>
- Gargallo, F. (2014). *Feminismos desde Abya Yala: Ideas y proposiciones de las mujeres de 607 pueblos en nuestra América*. Editorial Corte y Confección.
- Gobierno del Estado de Puebla. (2012). *Diagnóstico sobre violencia en el transporte público en el estado de Puebla*. Gobierno del Estado de Puebla.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU): cuarto trimestre de 2024*. INEGI.
- León, M., Díaz, J., & Márquez, L. (2023). Percepción de inseguridad y movilidad con enfoque de género en el transporte público: Estudio de caso en Tunja, Colombia. *EURE (Santiago)*, 49(147), 1-20.
- Organización de las Naciones Unidas. (2018). *El acoso sexual en espacios públicos: Diagnóstico global*. ONU Mujeres.
- ONU Mujeres, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, & Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa. (2018). *Programa para la prevención y atención del acoso y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos de la ciudad de Puebla*. ONU Mujeres.
- Pérez, G., & Rodríguez, L. (2020). Movilidad urbana y desigualdad de género en ciudades latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 23, 67-85.
- Secretaría de Desarrollo Social. (2018). *Programa de desarrollo urbano y espacios públicos con perspectiva de género*. Gobierno de México.
- Villagrán, P. (2022). Acoso sexual en el transporte público urbano en México: Experiencias de mujeres jóvenes. *Revista Mexicana de Sociología*, 84(3), 567-589.