

# Diagnóstico para la difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco

Este Programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente. Este Programa es público y queda prohibido su uso con fines partidistas o de promoción personal.

## **Directorio Institucional**

Dra. Erika Adriana Loyo Beristaín  
**Presidenta**

Lic. Paulina Hernández Diz  
**Secretaria Ejecutiva**

Mtro. Vicente Alejandro Alcántara Ramírez  
**Coordinador Jurídico**

Ing. Roberto Mendoza Sánchez  
**Coordinador de Enlace Municipal**

Lic. Coral Chantal Zúñiga Nuño  
**Coordinadora de Servicios**

Lic. Katia Torres Durán  
**Coordinadora Administrativa**

Lic. Miguel Ángel Ascencio Ramírez  
**Coordinador de Comunicación Social**

Maximina Bastida Cuevas  
**Coordinadora de Planeación Evaluación y Seguimiento**

Lic. Margarita Cardiel Ramos  
**Coordinadora de Desarrollo para la Equidad de Género**

## Índice

<b>1. Introducción.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Marco de referencia, normativo y programático.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Metodología.....</b>	<b>21</b>
3.1. Delimitaciones espaciales y temporales	
3.2. Universo de estudio	
3.3. Herramientas metodológicas	
3.3.1. Determinación de las temáticas	
3.3.2. Selección de técnicas que se utilizarían en el proceso de diagnóstico	
3.3.3. Elaboración de los instrumentos	
3.3.4. Aplicación de los instrumentos, procedimientos y actividades	
<b>4. Sistematización de los resultados.....</b>	<b>31</b>
4.1. Sistematización y análisis de los resultados obtenidos	
4.2. Categorías de análisis	
4.3. Observaciones y hallazgos	
<b>5. Problematización, causas y efectos.....</b>	<b>70</b>
5.1. Las causas	
5.2. Los efectos	
<b>6. Problematización, causas y efectos.....</b>	<b>79</b>
<b>7. Conclusiones y recomendaciones.....</b>	<b>70</b>
<b>8. Anexos.....</b>	<b>110</b>
Anexo 1. Análisis de participación	
Anexo 2. Árbol de problemas	
Anexo 3. Sistematización cualitativa	
Anexo 4. Cuestionario de la encuesta	
Anexo 5. Resultados de las encuestas	
Anexo 6. Guía para entrevista	
Anexo 7. Guía para grupo focal	

## 1. Introducción

El presente diagnóstico ha sido realizado con la finalidad de desarrollar posteriormente el Programa de difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco. Está destinado a "conocer las circunstancias de las mujeres en el transporte público, a partir de observaciones y datos concretos, con la finalidad de detectar situaciones susceptibles de modificación en lo relacionado a la movilidad de las mujeres y la desigualdad de género en espacios de transporte público. Su resultado permitirá sustentar el programa de difusión y prevención, como estrategia de acción encaminada a prevenir la violencia sexual contra las mujeres" (Acción AI.1, 2015, 4).

El diagnóstico se llevó a cabo de manera participativa con *stakeholders* o agentes gubernamentales y de la ciudadanía que de alguna manera tienen un grado de afectación o involucramiento con el problema en cuestión, de tal manera que se analice la situación actual de la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público y para que posteriormente se consolide de la misma manera el Programa de difusión y prevención de esta problemática.

El diagnóstico ha sido diseñado teniendo como punto de partida el marco de referencia, normativo y programático que le da sustento a las políticas públicas para la prevención, atención, sanción y erradicación de las violencias contra las mujeres, aplicado específicamente al transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara. En la parte metodológica del diagnóstico se integra la identificación de participantes y de problemas, así como los resultados, observaciones y hallazgos que permitan implementar un Programa en Jalisco que atienda integralmente la problemática de la violencia sexual que padecen las mujeres que utilizan el transporte público en las zonas urbanas.

El diagnóstico ha sido elaborado tomando en consideración los objetivos del Programa de difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco, contemplados en la Acción AI.1, que son los siguientes:

### **a) Objetivo general:**

Diseñar un programa de difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público, que incida en la transformación de creencias socioculturales y la

eliminación de prácticas violentas contra las m<sup>1</sup>ujeres, dirigido a los/las transportistas públicos.

**b) Objetivos específicos:**

- Proveer de herramientas teórico-metodológicas sobre temas relacionados con la perspectiva de género y la violencia contra las mujeres.
- Promover la institucionalización y transversalización de la perspectiva de género, integrándola en su quehacer cotidiano.
- Fortalecer la capacitación de las y los transportistas públicos.
- Impulsar un transporte público accesible, digno, incluyente y seguro para las mujeres.
- Fomentar el respeto y la protección de los Derechos Humanos de las mujeres.

El diagnóstico ha sido realizado con base en el Enfoque del Marco Lógico, el cual es útil para realizar la identificación, el diseño, la ejecución/seguimiento y la evaluación de políticas públicas. Como se explicará en el apartado de metodología, el EML es un método de planeación basado en resultados que consiste en un conjunto de técnicas participativas articuladas y secuenciales para identificar y diseñar una política, plan, programa o proyecto. Además se llevó a cabo con base en el Enfoque Integrado de Género en todo su proceso, teniendo como cuestionamiento cómo afecta la violencia sexual a las mujeres de la zona metropolitana de Guadalajara, su percepción sobre seguridad en la ciudad y cómo reaccionan cuando padecen este tipo de violencia.

"El Instituto Jalisciense de las Mujeres tiene como atribución diseñar, implementar y evaluar programas destinados a la prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres" (Acción AI.1, 2015, 4). Con la generación del diagnóstico, posteriormente se podrá desarrollar el Programa que contendrá las medidas específicas con Enfoque de Género adaptadas a la realidad local de Jalisco, por medio del cual se fomente el respeto y la protección de los derechos humanos de las mujeres en su tránsito diario, para garantizar el derecho a un transporte seguro y libre de violencia (Acción AI.1, 2015, 4).

Este Programa del Estado de Jalisco se armoniza significativamente en materia de políticas públicas para la prevención y atención de la violencia contra las mujeres. Como Estado Parte de las Naciones Unidas, México ha avanzado en materia legislativa y de políticas públicas para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres, en este caso enfocado hacia el ejercicio de los derechos de las mujeres para transitar en un contexto digno y seguro cuando usan el transporte

---

<sup>1</sup> Por "transportistas públicos" se entiende a las y los operarios que brindan el servicio a las usuarias. Para los fines de este documento, de ninguna manera deberá identificarse a las y los transportistas públicos con las usuarias.

público urbano. Serán documentos rectores del mismo la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, por sus siglas en inglés), la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la Violencia contra las Mujeres (Belém Do Pará), la Ley General de Acceso de las Mujeres para una vida Libre de Violencia (LGAMVLV), el Reglamento de la Ley de General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (Reg. LGAMVLV), la Ley de Acceso de las Mujeres a un Vida Libre de Violencia del Estado de Jalisco (LAMVLVEJ) y el Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres (PIPASEVM 2014-2018), entre otros que serán encontrados en el marco referencial.

En la parte metodológica, se encontrarán tanto la sistematización de resultados como la relatoría de problemas, información que se complementa con el árbol de problemas que permite ahondar en el análisis sobre las problemáticas, con visión de conjunto. Por último, integramos las conclusiones y recomendaciones finales, seguidas por los anexos.

## 2. Marco de referencia, normativo y programático

Las investigaciones sobre el problema de la violencia contra las mujeres en el uso del transporte público, revelan que la violencia de género tiene mayor impacto sobre mujeres que sobre hombres, tanto en el ámbito público como en el privado. Entre los espacios públicos en que las mujeres enfrentan mayor violencia está el transporte público, el cual es un ámbito aún poco estudiado y en el que ocurren delitos sexuales que no se denuncian y que son normalizados socialmente. Ello representa un problema grave de discriminación que limita la seguridad, libertad de tránsito y movilidad de las mujeres en el espacio urbano, lo que afecta sus capacidades y oportunidades de desarrollo (CONAPRED, 2009; cfr. además Román, Cubillas, Abril, 2011; Zermeño, Pácido, Soto, 2009; Hernández Et. Al., 2010).

En los últimos años han comenzado a realizarse diagnósticos sobre movilidad urbana con perspectiva de género, una vez que países como México han creado paulatinamente un marco normativo y las políticas públicas destinadas al cumplimiento cabal de los compromisos que tiene como Estado Parte con los tratados internacionales en materia de género, considerando que las problemáticas de movilidad afectan a la promoción y protección de los derechos humanos de las mujeres. También se han diseñado e implementado programas en diversos países y entidades de México sobre violencia contra las mujeres en el transporte público urbano, algunos de los cuales serán mencionados en este apartado.

La teoría feminista ha conseguido que se utilice el **género**<sup>2</sup> como una categoría analítica o "herramienta de análisis para comprender los procesos de desigualdad

---

<sup>2</sup> Considerando las directrices señaladas en el Compendio normativo para la construcción de igualdad sustantiva en la Administración Pública Federal (Inmujeres, 2013, 9-10), definiremos el *género* como el conjunto de significados sociales que se confieren a las diferencias biológicas entre los sexos; como un concepto social y cultural que se reproduce en el ámbito de las prácticas cotidianas y afecta la distribución de los recursos, la riqueza, el trabajo, la adopción de decisiones, el poder político y el disfrute de los derechos dentro de la familia y en la vida pública que generalmente están teñidas una por asimetría de poder, que pone en desventaja a las mujeres respecto a los hombres. Así, el género ayuda a comprender la estructura social de la identidad de las personas y la estructura desigual del poder vinculada a la relación entre los sexos.

En consonancia con dicho compendio, identificaremos la *perspectiva de género* como una manera de observar críticamente la realidad identificando los roles y tareas que realizan los hombres y las mujeres en una sociedad, así como las asimetrías, relaciones de poder y desigualdades que se producen entre ellos; para conocer y explicar las causas que producen esas asimetrías y desigualdades entre mujeres y hombres, así como formular medidas -políticas, mecanismos, acciones afirmativas, normas, etcétera- que contribuyan a superar las brechas, las desigualdades de género que se construyen en las culturas y sociedades entre hombres y mujeres; también para erradicar las prácticas y normas que tienen un efecto abiertamente discriminatorios sobre ciertos grupos de personas.

Por último, el *Enfoque Integrado de Género* implica una transformación de las políticas, programas, proyectos y acciones de la Administración Pública Federal que deben contribuir a alcanzar la igualdad



entre mujeres y varones y lo que ha permitido identificar y definir los diversos marcos de las políticas públicas. Estos contenidos toman diferentes formas según los espacios donde nos encontramos mujeres y varones, y en todas las acciones que realizamos" (De la Cruz, 2009, 56). En este sentido, el enfoque de género nos permite observar las condiciones en la que se mueven las mujeres en el transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara, así como ahondar en torno a las experiencias y problemáticas que enfrentan las mujeres para ejercer su derecho a vivir libres de violencia al utilizar el transporte público, especialmente las agresiones o violencias de carácter sexual que suelen padecer al desplazarse por la ciudad.

El género no es una categoría de análisis abstracto, sino que ha permeado de manera transversal en los Tratados Internacionales, en el marco jurídico y en las políticas públicas con Enfoque Integrado de Género, tanto a nivel internacional como nacional, estatal y municipal. Así, puede observarse en la *Convención de Belém do Pará*, la alusión a la violencia contra las mujeres tanto física, sexual como psicológica, considerando que esta puede tener lugar en la comunidad, ser "perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar", y además asume que también puede ser "perpetrada o tolerada por el Estado o sus agentes, dondequiera que ocurra" (artículo 2). De ahí la importancia de que a nivel federal y en todas las entidades estatales y municipales, se implementen las políticas públicas pertinentes para atender a este tipo de problemáticas.

También en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en el artículo 16 se hace mención a la violencia en la comunidad, entendida como "los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público". Por otra parte, en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Jalisco, se considera como violencia contra las mujeres a "todo acto de violencia basado en la pertenencia del sexo femenino, que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, psicológico o sexual para la mujer, así como la amenaza de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se produce en la vida pública como en la vida privada"; asumiendo que esta

---

de género, de tal manera que se promueva el empoderamiento y la participación de las mujeres en igualdad de condiciones, como agentes de cambio en los procesos económicos, sociales y políticos como una condición esencial para el logro de la igualdad de género y el desarrollo del país. Asimismo, implica el reconocimiento de que para garantizar la igualdad de género es también necesario reconocer que toda política, programa y proyecto incide o afecta a las mujeres y a los hombres de manera diferenciada y para lograrla, es necesario adoptar medidas específicas, diseñadas para eliminar las desigualdades y situaciones de discriminación que existen a través de políticas públicas que resuelvan los problemas existentes en esta materia.

puede manifestarse en distintos ámbitos, como es el caso de la violencia comunitaria, y que "consiste en los actos individuales o colectivos que transgredan derechos fundamentales de las mujeres en el ámbito social y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión" (Artículo 11).

En el Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (2014) se plantean los cuatro ejes de acción que dan sentido a las políticas públicas enfocadas a la: 1) prevención, 2) atención, 3) sanción y 4) erradicación de los diversos tipos y modalidades de la violencia contra las mujeres; entendiendo por prevención el "conjunto de estrategias para que los tres órdenes de gobierno con la participación social, generen condiciones idóneas a efecto de erradicar la violencia y cualquier forma de discriminación hacia la mujer, en los ámbitos público y privado, y modifiquen los patrones de comportamientos sociales y culturales basados en estereotipos de hombres y mujeres" (artículo 4).

En los artículos 10 al 14 del mismo Reglamento, se desarrollan las particularidades del Eje de Prevención, en el cual se especifica que el "Modelo de Prevención es el conjunto de acciones encaminadas a promover y difundir los derechos de las mujeres e identificar factores de riesgo con el fin de evitar actos de violencia (...) Sin perjuicio de lo previsto en el Programa, el Modelo se integrará por las siguientes acciones" (artículo 10) y hemos integrado las correlativas al presente diagnóstico:

- I. Sensibilizar, concientizar y educar para prevenir la violencia en todos sus tipos y Modalidades previstas en la Ley;
- II. Diseñar campañas de difusión disuasivas y reeducativas integrales y especializadas para disminuir el número de Víctimas y Agresores;
- IV. Fomentar que los medios de comunicación promuevan el respeto a la dignidad de las mujeres y eviten el uso de lenguaje e imágenes que reproduzcan estereotipos y roles de género que refuerzan y naturalizan la Violencia contra las Mujeres;
- VI. Todas aquellas medidas y acciones que sean necesarias para eliminar los factores de riesgo de Violencia contra las Mujeres (artículo 10).

En lo que respecta a la ejecución del Modelo de Prevención, este se estructura en tres niveles -primario, secundario y terciario- y se considera que el de Prevención se encuentra en un nivel primario, consistente en evitar la Violencia contra las Mujeres (artículo 11); mientras que se subraya que las acciones correspondientes a la prevención de la violencia implica la generación de cambios conductuales en la sociedad para el desaliento de la violencia contra las mujeres, así como el fomento de la cultura de la legalidad, así como de la denuncia, entre otras (artículo 13).

También en el artículo 14 del Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, se plantean acciones de prevención de la violencia

institucional que se encuentran vinculadas con los fines del presente diagnóstico, a saber:

III. Difundir campañas que informen sobre las áreas a las que deberán recurrir las Víctimas para presentar una denuncia;

IV. Fomentar la prestación de servicios públicos especializados en materia de prevención de la Violencia contra las Mujeres;

V. Impulsar campañas permanentes de comunicación social que sensibilicen y prevengan la violencia de género, roles, estereotipos y cualquier otra conducta que genere discriminación en contra de las mujeres.

El problema de la violencia contra las mujeres en el transporte público es una cuestión que exige un trabajo institucional sin precedentes y una serie de medidas multifactoriales y transversales que garanticen el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres en la movilidad cotidiana, no sólo en la zona metropolitana de Guadalajara sino también en otras ciudades y países con desarrollo urbano semejante. Tal como plantea Miralles-Guasch<sup>3</sup> (2008, 65), "es necesario desarrollar la estructura social de la movilidad como elemento imprescindible para definir políticas públicas integradoras que garanticen el **derecho a la ciudad**<sup>4</sup> (entendido en el sentido acuñado por Lefebvre, 1969) de los individuos, con independencia de su adscripción social y, con ello, sus relaciones particulares con los medios de transporte".

Cuando el derecho a la ciudad se analiza con perspectiva de género, se debe considerar la capacidad diferenciada que tienen mujeres y hombres para apropiarse, usar y vivir las ciudades. De acuerdo con Falú (2014, 59), cuando nos cuestionamos ¿De qué derechos hablamos? ¿Y de la ciudad de quiénes? ¿Quién define y construye la ciudad? ¿Quiénes son los destinatarios de sus bienes públicos y de los servicios diversos que la componen? es posible observar que "el derecho a la ciudad implica una mirada política que prioriza la satisfacción de necesidades de ciudadanía de sus

---

<sup>3</sup> Esta autora afirma que para abordar dicha problemática es importante que no se identifique a las personas con alguna discapacidad y a las mujeres, como sectores semejantes: "esto nos fragiliza. Y nosotras no somos personas frágiles, somos sólo mujeres. Muchas veces se nos ha tratado como parte de las personas discapacitadas, como una minoría. Y no somos una minoría. No nos podemos minorizar ni fragilizar, sino empoderar" (Cordo, 2014). No obstante, sí considera que las tareas de cuidado siguen siendo desiguales y en ese sentido debe haber situación diferencial cuando se toman algunos recaudos en las políticas públicas, considerando la calidad de vida que otorgan los desplazamientos: "después de determinada hora, según la estación del año (...) vas a tener una barrera no física que te va a impedir realizar el recorrido de la manera más segura o correcta".

<sup>4</sup> Henri Lefebvre se refería al derecho a la ciudad como uno de los derechos fundamentales del ser humano y de la ciudadanía, el cual implica la motivación de la sociedad civil para re-crear la ciudad como parte de una misión común y colectiva. Según comenta Costes (2011, 1-3), Lefebvre correlaciona la industrialización con el colapso de la ciudad tradicional, imponiéndole una lógica del beneficio y la productividad que destruye todas las formas de creatividad y espontaneidad, además atacando la propia cotidianidad, que queda así alienada y marcada por la desintegración de la vida social y la destrucción de la vida mental.

habitantes, rescatando al hombre como sujeto principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido”:

En una perspectiva de inclusión y género, feministas de diversas disciplinas vienen desarrollando investigaciones tendientes a dar cuenta de estos interrogantes. Los mismos, han posibilitado la comprensión de las posiciones y condiciones de subordinación que son experimentadas por las mujeres en las ciudades que habitan, y que hallan fundamento en la fuerte división sexual del trabajo que persiste. Situando a las mujeres en el ámbito privado del hogar, relegándolas de lo público” (Falú, 2014, 59).

También importante subrayar que las mujeres no sólo son aún concebidas restringidamente respecto a sus funciones reproductivas, que limitan sus espacios de desarrollo en las ciudades. También suelen padecer agresiones como acoso y hostigamiento sexual, violaciones y asesinatos que "tienen lugar tanto en el mundo privado como en el público, en el hogar, en las calles, en los medios de transporte. Es una criminalidad creciente, no siempre denunciada ni bien tipificada como delito, ni sancionada debidamente" (Falú, 2009, 76).

La misma Falú considera que los miedos y violencias que circulan y profundizan territorios fragmentados, expresan distintas formas de exclusión (2013, 89), también observa que se ha ido avanzando paulatinamente en el consenso sobre la importancia de la inclusión de la perspectiva de género en la planificación urbana, la cual ha contribuido a la *visibilización* de las diferencias en la condición y posición que tienen mujeres y hombres en nuestras sociedades latinoamericanas, a partir de las cuales se definen conductas y valoraciones en el uso del espacio público y del transporte, marcadas por la diferencia de sexos:

Los diferentes estudios llevados adelante por instituciones de la *Red Mujer y Hábitat América Latina*, dan cuenta de las características particulares que las violencias adquieren para las mujeres, las cuales experimentan desde hostigamiento verbal, hasta acoso sexual y violación en plazas, parques, calles y transportes públicos, por lo que expresan sentir mayor temor que los hombres para transitar la ciudad. Estas características diferenciales que asumen las violencias hacia las mujeres en los espacios públicos, pueden ser caracterizadas, a grandes rasgos bajo los siguientes aspectos principales:

- Las violencias masculinas –mayoritarias por cierto en los espacios urbanos– tienen lugar entre varones y en general entre grupos organizados vinculados a la criminalidad. En cuanto a violencias hacia las mujeres en el ámbito público, las mismas son aleatorias y puede ocurrirle a cualquier mujer independiente de su clase, educación, edad, etnia o lugar de residencia (Kessler, 2008; Falú, 2009).
- Son violencias que se ven potenciadas por el hecho que la tendencia social es culpabilizar a las mujeres por las agresiones de las que son víctimas en la calle.

- Las mujeres poseen mayores niveles de percepción de posibles riesgos en su vida cotidiana es mayor que en los hombres. Se trata de percepciones que se han incrementado en forma que supera el aumento de las tasas objetivas de hechos delictivos.
- Relacionado a lo anterior, existen ciertas agresiones que son causantes de altos niveles de temor, y que afectan específicamente a las mujeres, son hechos vinculados con el poder ejercido sobre su sexo: agresión sexual y agresión de pareja. En un día típico, en América Latina 460 personas sufren las consecuencias de la violencia sexual, y la mayoría de ellas son mujeres.
- Un aspecto fundamental que atraviesa a las violencias hacia las mujeres, es el miedo como parte de la socialización de las mujeres, el cual opera coartando desde la primera infancia el acceso al espacio público por parte de las mujeres (Rivas, 2009). Vuelve aquí a repetirse el componente sexual, pues existe una mayor permisividad a los hijos varones en el ingreso del espacio público, la que corresponde a una distinta percepción del peligro por parte de los adultos y de la sociedad en su conjunto, siendo el miedo a la agresión sexual hacia las niñas.
- Estos miedos se potencian para las mujeres en determinadas horas, en los cuales el espacio público, las calles, las plazas, los lugares de recreación, pierden su vitalidad urbana potenciadora de las interrelaciones, de la socialización, del tejido social. Generan un *continuum* de las violencias, concepto que da cuenta que tanto en sus manifestaciones públicas como privadas, las violencias hacia las mujeres tiene un mismo origen en los estereotipos de dominación masculinas vigentes aún en nuestras sociedades. No solo se trata de violencia ejercida sobre los cuerpos, sino ejercicio del poder de un sexo sobre otro (Falú, 2013, 89-90).

La zona metropolitana de Guadalajara está conformada por ocho municipios, de los cuales seis se consideran como centrales y dos como exteriores, estos últimos son Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos y no forman parte de su mancha urbana<sup>5</sup>. Debido a la configuración de esta zona de conjunción de varios municipios, convergen urbanizaciones meramente familiares con otras de usos mixtos, además de los polígonos industriales que suelen estar en los límites de cada uno de los municipios que conforman dicha zona metropolitana. Estos factores de urbanización hacen complejas las condiciones de accesibilidad y movilidad. Una parte considerable del urbanismo tapatío se ha configurado desde el esquema de las **llamadas ciudades jardín o ciudades dormitorio**<sup>6</sup> (Quiroz, 2013), que establecen una relación disyuntiva entre los distintos espacios de cotidianidad, lo cual afecta más a las mujeres dedicadas a tareas de cuidado y que se trasladan en transporte público:

<sup>5</sup> Información extraída de: <http://goo.gl/Wd470U>.

<sup>6</sup> Las *ciudades dormitorio* son las colonias ubicadas en la periferia de las ciudades, que sirven de carácter estrictamente residencial y no cuentan con un contexto social que permita la interacción entre los espacios domésticos y los comunitarios, comerciales y sociales. Son urbanizaciones carentes de espacio público.

Se estableció la dualidad centro-periferia que determina el movimiento pendular que define la dinámica de las grandes metrópolis contemporáneas. El desplazamiento por las mañanas de miles o millones de personas de su lugar de residencia suburbana hacia los lugares de trabajo localizados en el centro de la ciudad, que se repite por las tardes en sentido inverso en el retorno al suburbio convertido así en una ciudad dormitorio. Por otra parte, el predominio de los intereses particulares en la definición de políticas de desarrollo urbano y la privatización del espacio público constituyen otras facetas de este modelo urbano que resultan indeseables para la construcción de una ciudad más democrática en nuestro país (Quiroz, 2013, 119-120).

La instauración de barrios monofuncionales, como las *ciudades dormitorio* existentes en las periferias de la Zona Metropolitana de Guadalajara, son diseñadas pensando que sólo existe un tipo de familias donde el padre realiza un trayecto lineal del hogar al trabajo en automóvil privado, mientras el resto de la familia está acotado en el espacio familiar. Este modelo familiar se basa en la relación dicotómica entre producción y reproducción, en el cual se cree que todas las mujeres se mueven sólo cerca de su entorno familiar, dedicadas a las actividades de reproducción y de cuidado de las personas que integran a la familia. No obstante, la vida en las ciudades mexicanas ha *complejizado* las relaciones y roles de género; las mujeres ocupan el espacio público más allá de los entornos familiares tradicionalmente conceptualizados, pero muchas de ellas tampoco terminan de desentenderse de las actividades de reproducción y de cuidado, lo cual afecta a su manera de moverse en las ciudades a través de los diversos medios de transporte<sup>7</sup>.

A esta dinámica de mayor número y frecuencia de desplazamientos urbanos por parte de las mujeres, se suma el hecho de que en la mayoría de los casos los vehículos particulares en las familias son utilizadas preponderantemente por los hombres jefes de familia, de tal forma que, como se ha documentado en distintos países, las mujeres realizan en mayor proporción que los hombres desplazamientos a pie o en transporte público, constituyéndose así el transporte público en un tema de importancia estratégica en las condiciones y calidad de vida de las mujeres (CONAPRED, 2009, 56-57).

En el documento de *Procesos colectivos de vivienda* (P.C.V., s.a.) sobre "las mujeres y la ciudad", se observa que este tipo de barrios dificultan el acceso a los servicios básicos y eternizan los desplazamientos por la ciudad, limitando los espacios de convivencia; mientras que las *ciudades compactas* -un modelo de ciudad totalmente distinto al establecido en la Zona Metropolitana de Guadalajara- están dotadas de una variedad convergente de servicios públicos, suelen ser más amigables para las mujeres y los hombres que realizan tareas de cuidado y de atención a personas en situación

---

<sup>7</sup> Algunas ideas de este párrafo coinciden con lo planteado en CONAPRED (2009, 55-56).

vulnerable (personas enfermas, adultas mayores o con alguna discapacidad), lo cual también permite la creación de redes de transporte eficaces para atender la demanda de movilidad de diversos sectores sociales.

Las ciudades son hostiles con las mujeres cuando existen lugares oscuros, poco transitados, con grandes intervalos sin construir o con edificios abandonados que aumentan la sensación de inseguridad y limita el movimiento de las mujeres; mientras que las calles adecuadamente iluminadas, la proximidad entre trabajos, comercio, parques, plazas y viviendas, así como las condiciones de seguridad en el transporte público, hacen de las ciudades un entorno donde las mujeres pueden moverse con libertad y dignidad (P.V.C., s.a.); pero esto también exige que se trascienda el *urbanismo racionalista* basado en la separación y la exclusión de las actividades urbanas y sus usos económicos, según señala la experta en urbanismo con perspectiva de género, Carme Miralles-Guasch (2012, 156).

En México podemos observar que las mujeres tienen patrones de movilidad diferentes a los hombres y se mueven por razones distintas, usan mucho más el transporte público respecto a los hombres y muchas decisiones son tomadas por ellas por miedo, por sentirse observadas en el espacio público (Sol, 2014): "nos enfrentamos al espacio público (y privado) de forma desigual, por el sólo hecho de ser mujeres. Si no me creen, pensemos juntos por un momento: ¿cuántos hombres antes de salir a la calle revisan la forma en la que se vistieron, por miedo a ser acosados verbalmente? ¿Cuántos hombres han tenido que salir temprano o evitar ciertos espacios por miedo a ser violados? Pocos ¿verdad?".

Según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2014) del INEGI se estima que en Jalisco el 57.5% de la población de 18 años y más considera a la inseguridad como el problema más importante que aqueja hoy en día en la entidad federativa, seguido del desempleo con 45% y el aumento de precios con 37.5%; mientras que el 67.6% de la población mayor de 18 años considera al transporte público como un lugar inseguro. Según la misma encuesta, se estima que en Jalisco el 57.5% de la población de 18 años y más considera a la inseguridad como el problema más importante que aqueja hoy en día en la entidad federativa, seguido del desempleo con 45% y el aumento de precios con 37.5%; mientras que el 67.6% de la población mayor de 18 años considera al transporte público como un lugar inseguro.

El fenómeno de la violencia sexual contra las mujeres en el contexto del transporte público, es un problema que compromete gravemente el *derecho a la ciudad* y el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres en su sentido amplio, de ahí la importancia de planear trascendiendo la concepción del espacio de manera neutra y universal, además reconociendo la importancia de realizar una correcta planificación de los sistemas de transporte para garantizar la movilidad de las mujeres en

condiciones de igualdad y con perspectiva de género, integrando "una voz hasta ahora silenciada en las decisiones y en la planificación de la movilidad urbana" (Sol, 2014)<sup>8</sup>.

Esta problemática se agrava cuando se realizan desplazamientos a polígonos industriales que generalmente se encuentran a las orillas de los municipios y limitan tanto la movilidad, la accesibilidad, como la seguridad de quienes se trasladan por la ciudad a través del transporte público: "empresas y trabajadores organizan sus desplazamientos bajo la perspectiva del vehículo privado, por lo que otros tipos de circulación, sea ir a pie, en bicicleta o transporte público, no se ubican en las posibilidades que barajan las actividades empresariales" (Miralles-Guasch, 2013, 164). Por eso es importante que las políticas públicas consideren las *estrategias de movilidad*<sup>9</sup> a partir de las necesidades específicas de las personas, porque las pautas de movilidad tienen sesgo de género en ciudades con polígonos industriales. Son los hombres de edades medias quienes suelen hacer uso del coche con un solo ocupante, mientras que las mujeres<sup>10</sup> (especialmente aquellas con perfiles de baja calificación profesional y de sectores poco remunerados), junto con personas inmigrantes, con alguna discapacidad, jóvenes y estudiantes en prácticas, suelen usar más el transporte público, el cual es percibido como lento y con paradas deficientes e inseguras (Cebollada, 2008, 73-74).

En lo que respecta específicamente a la violencia sexual contra las mujeres en México, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia la define como "cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto" (Art. 6, Fracción V). Aunque no se cuenta con información sobre el Estado de Jalisco en lo que respecta concretamente a la violencia sexual

---

<sup>8</sup> Lilian Sol funge como Coordinadora de Calidad del Aire y Cambio Climático del CTS EMBARQ (México). Propone que las mujeres tengan vagones especiales para evitar situaciones desagradables en el transporte público, pero su propuesta no es considerada la mejor alternativa por algunas voces expertas, ya que consideran paradójica esta medida que se supone a favor de las mujeres, pero deriva en una fórmula de segregación que se debe a "posiciones políticas ultraconservadoras y sexistas. Por desgracia, se trata de una medida que indica un nivel de conflicto social y un nivel de violencia y falta de respeto hacia las mujeres que, más que una solución, es una fórmula paliativa para un grave problema al que se enfrentan millones de mujeres en ciudades de todo el mundo"; por lo que propone otras políticas y medidas de igualdad dirigidas a luchar contra las raíces del acoso y las agresiones dentro de los transportes públicos. "Se trata de todo un conjunto de acciones vinculadas a la educación, a la concienciación social, junto con acciones legislativas y punitivas para atajar la violencia contra las mujeres" (Ortega, 2011, 99).

<sup>9</sup> Entenderemos *estrategias de movilidad* como el uso específicos de los medios de transporte según necesidades o características de cada colectivo (Cebollada, 2008, 73).

<sup>10</sup> Como podrá verse en el análisis estadístico, tanto en dicha ciudad como en la Zona Metropolitana de Guadalajara, las mujeres prefieren hacer uso del coche para llegar a destinos de difícil acceso como es el caso de los polígonos industriales, pero suelen establecer estrategias dependientes de otras personas para hacerlo, como el *carpool* o el uso del coche como acompañantes (Cebollada, 2008, 79).



contra las mujeres en el Transporte Público, en la ENDIREH (2011) se manifiesta que

La violencia contra las mujeres, en sus cuatro manifestaciones, física, emocional, económica o sexual, puede tener lugar dentro de la familia, pero también en la comunidad, y ser perpetrada por cualquier persona, desconocidos principalmente, pero abarca desde conocidos y familiares hasta figuras con alguna posición de autoridad. Las manifestaciones de esta violencia son, entre otras: violación, abuso sexual, intimidación, trata de personas, prostitución forzada, acoso<sup>11</sup> sexual y prácticas discriminatorias en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud, centros de recreación, *medios de transporte*, vía pública, o cualquier otro lugar.

En el mismo reporte del Estado de Jalisco, la ENDIREH (2011, 33-34) revela que la violencia comunitaria de índole sexual<sup>12</sup> afecta a 48.4% de las mujeres, dato muy alto si se considera que la media nacional es de 39.7%. Por esa razón, Jalisco ocupa el tercer lugar en el país, sólo por abajo del Distrito Federal y México, entidades donde los porcentajes de mujeres violentadas en espacios públicos son 59.7 y 55.2%, respectivamente. Un dato que resulta interesante para la presente investigación es que la mayoría de los agresores reportados son personas desconocidas, situación que suceder especialmente en el Transporte Público, debido a la constante movilidad de los desplazamientos que ahí se realizan, en un contexto de anonimato.

Según la *Encuesta Nacional sobre Discriminación* (2010, 117 y 124), siete de cada 10 mujeres afirmaron tener miedo de ser agredidas sexualmente al usar el transporte público, mientras que sólo dos de cada 10 hombres dijo sentir este tipo de miedo. A la vez se reporta un preocupante desconocimiento respecto a los lugares e instancias ante las cuales se pueden denunciar casos de violencia sexual, es decir, 77.9% de

---

<sup>11</sup> En el Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Jalisco, artículo 176bis., se establece claramente que "comete el delito de acoso sexual el que con fines o móviles lascivos asedie o acose sexualmente a otra persona de cualquier sexo, al responsable se le impondrá sanción de uno a cuatro años de prisión". Extraído de: <http://goo.gl/dMv6sM>. También en lo que se refiere al acceso a la justicia, cabe observar la pertinencia de modificar la ley y el reglamento de movilidad del Estado de Jalisco en los cuales se considere la prevención, atención, sanción y erradicación de esta problemática, así como modificar los Reglamentos de Policía y Buen Gobierno de las entidades municipales en la Zona Metropolitana de Guadalajara, de modo que los cuerpos de policías municipales puedan hacer apercibimientos o aplicar faltas administrativas más severas que contribuyan a inhibir la violencia contra las mujeres al moverse por la ciudad. En algunos casos, como el de Guadalajara, el Reglamento de Policía y Buen Gobierno contempla sanciones para quienes molesten en la vía pública a otras personas. Ello, al margen del papel activo que debieran tener los órganos estatales de procuración de justicia para hacer cumplir la ley, en el caso de delitos como acoso sexual o violación, entre otros.

<sup>12</sup> La violencia de los hombres hacia las mujeres en espacios comunes puede clasificarse en dos tipos de agresión: intimidación y abuso sexual. La intimidación hace referencia a situaciones que hicieron que las mujeres sintieran miedo de sufrir un ataque o abuso sexual y a las expresiones ofensivas sobre su cuerpo o bien de carácter sexual y es una categoría de interés para el presente diagnóstico (ENDIREH, 2011, 34).

hombres y 72.4% de mujeres. De ahí que en el *Informe especial sobre el derecho a la movilidad del Distrito Federal* se destaque que "la violencia, en particular la violencia sexual, constituye un obstáculo (principalmente para las mujeres) para el ejercicio del derecho a la movilidad, en tanto limita la accesibilidad en igualdad de condiciones a los sistemas de movilidad" (C.D.H.D.F., 2013, 122).

De este modo, vivir violencia sexual cotidiana en el transporte público implica para muchas mujeres ampliar los tiempos de traslado, buscar vías alternativas seguras, asumir mayores costos en el traslado al buscar modos de transporte seguros aunque más caros, delimitar las rutas, los espacios, los modos y horarios de traslado, lo cual redundaría en una serie de limitaciones que las mujeres deben tomar en consideración al momento de decidir llevar a cabo un desplazamiento, ya sea para realizar un trámite, una actividad específica o definir una opción laboral (CONAPRED, 2009, 58).

En dicha entidad se reportaron en los Módulos del Programa *Viajemos Seguras* un total de 1646 atenciones a mujeres por violaciones cometidas afuera de las instalaciones del Metro en el año 2012, así como casos de violaciones y abusos sexuales registrados tanto en los taxis como en los microbuses y combis, en el periodo comprendido de 2009 a 2012. En las encuestas de satisfacción y equidad de género, el 90.8% reportaron sentirse protegidas en el Metrobús, el cual es equiparable al Macrobus de Guadalajara (C.D.H.D.F., 2013, 122-124). Aunque Guadalajara no cuenta con el servicio de Metro, coincidimos con lo planteado en este informe cuando se observa que estos casos de abusos sexuales refuerzan la hipótesis "de un fenómeno de violencia estructural y que parece ser normalizado por la sociedad, indiferente frente a tales eventos graves que prevalecen contra las mujeres" (C.D.H.D.F., 2013, 123).

Como habíamos comentado anteriormente, la CONAPRED afirma que la violencia sexual contra las mujeres es una forma de discriminación, dado que la violencia es ejercida y afecta de manera diferenciada a mujeres y hombres. La discriminación no sólo consiste en distinguir algo de otra cosa, sino que, tomando la noción de Alda Facio (2008, 13), la CONAPRED considera como discriminación a una persona o a una colectividad como la privación -activa o pasiva- del goce de los derechos que gozan otras (2009, 32). Dicha discriminación puede deberse a estigmas sociales, que colocan subjetivamente a las mujeres en una condición de inferioridad cuando ocupan el espacio público; también puede deberse a la negación del principio de igualdad de derechos, de acceso a los recursos o en las libertades o capacidades para desarrollarse; además se relaciona con el ejercicio del poder de *unos* respecto a *otras*, justificando la coerción, la influencia, la fuerza, la autoridad, la violencia o la manipulación con base en prejuicios históricos que niegan la igualdad humana (2009, 32-34).

La Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém Do Pará), entró en vigor en nuestro país el 5 de marzo de 1995<sup>13</sup>. México ha realizado una paulatina armonización con este Tratado Internacional, respondiendo a sus compromisos como Estado Parte de Naciones Unidas. Tanto a nivel legislativo como programático, hemos ido adoptando las medidas necesarias para la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres. En el año 2007 se publicó la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, mientras que en 2008 se publica la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Jalisco. Asimismo, en el año 2014 se publicó el Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres (PIPASEVM 2014-2018), en el cual se problematiza por una parte, la mayor percepción de inseguridad por parte de las mujeres respecto a los hombres, en los espacios comunitarios, tal como puede observarse:

En algunos espacios públicos dentro de las ciudades se ha recrudecido particularmente la violencia en los últimos años. La percepción de inseguridad está más arraigada en las mujeres, pues suelen pasar más tiempo en su comunidad con el temor de ser agredidas sexualmente.

En el ámbito comunitario, en el transporte público o zonas de esparcimiento, son también frecuentes los eventos de violencia hacia las mujeres. Como resultado del crecimiento de las actividades criminales, la violencia hacia las mujeres se ha incrementado ya sea en forma de trata, desapariciones, violaciones, o feminicidios, aunque también los asaltos y robos en contra de mujeres han crecido en los espacios públicos, sobre todo de ciudades con más de un millón y medio de habitantes.

La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, INEGI 2013), refiere que 2% de la población femenina encuestada mayor de 18 años, dijo haber sido victimizada por delitos sexuales (hostigamiento, manoseo, exhibicionismo, intento de violación y violación sexual); asimismo de acuerdo a la ENDIREH 2011, 31.8% de las mujeres declaró haber vivido alguna situación de violencia en los espacios públicos a lo largo de su vida. De cada cien mujeres que experimentaron violencia comunitaria 86 fueron víctimas de intimidación; 38 sufrieron abuso sexual y 87 agresiones físicas.

En el caso de la forma más extrema de violencia hacia las mujeres que es la privación de la vida, de acuerdo con las Estadísticas Vitales de la Secretaría de

---

<sup>13</sup> La publicación en el Diario Oficial de la Federación fue el 19 de enero de 1999. Información extrída de: <http://goo.gl/hQd3JS>.

Salud, los cuerpos de mujeres cuyo Certificado de Defunción indicaba haber sufrido un homicidio pasaron de 1,214 en 2004 a 2,590 en 2012. Esto explica que la percepción de inseguridad esté más extendida entre las mujeres.

En el mismo PIPASEVM (2014-2018) se hace alusión a otras problemáticas que enfrentan las mujeres y niñas víctimas de violencia, como escasos servicios de atención, el acceso limitado a la justicia para las mujeres, la inadecuada procuración de justicia para mujeres en situación de violencia, los insuficientes servicios de justicia para atender a mujeres en situación de violencia, así como la limitada coordinación institucional en materia de violencia contra las mujeres, entre otras problemáticas que dificultan la denuncia y atención de problemas de violencia contra las mujeres en el transporte público. En la estrategia 2.4 se plantea establecer acciones integrales de seguridad ciudadana para prevenir la violencia contra las mujeres y las niñas en la comunidad, con las siguiente líneas de acción:

2.4.1. Promover acciones a favor de la movilidad segura de las mujeres y niñas en los espacios y transporte públicos.

2.4.2. Detectar los factores de riesgo de violencia contra las mujeres y niñas en el espacio y transporte públicos.

2.4.3. Promover la instalación de servicios de denuncia de violencia contra las mujeres y niñas en los espacios y transporte públicos.

2.4.4. Impulsar la instalación de botones de emergencia ante riesgos de violencia en transportes, parques, jardines, juegos, espacios deportivos, centros comerciales.

2.4.5. Promover la formación de cuerpos de seguridad especializados en la atención de la violencia contra las mujeres y niñas.

2.4.6. *Impulsar la participación ciudadana en campañas de prevención y acciones de movilidad segura para mujeres.*

2.4.7. Mejorar las condiciones de infraestructura y alumbrado público para reducir los riesgos de violencia.

También es importante destacar los esfuerzos internacionales de ONU-Habitat en su iniciativa para aumentar las capacidades a nivel urbano para contener la inseguridad urbana y contribuir al establecimiento de una cultura de prevención. A través del Programa *Ciudades más Seguras*, busca generar y concatenar esfuerzos a nivel mundial a través de alianzas con gobiernos locales y grupos de la ciudadanía que se ocupan de elaborar, implementar y evaluar programas con enfoque integrado de género que, entre otras actividades, respondan a las violencias contra las mujeres en zonas públicas.

Algo a destacar de esta iniciativa de Naciones Unidas, es el ejercicio colaborativo entre los diferentes gobiernos a través de la difusión de sus experiencias locales exitosas. En colaboración con otras agencias de la ONU (PNUD, UNICEF, UNESCO), el Programa de *Ciudades más Seguras* provee apoyo a autoridades locales y nacionales, y a otros actores urbanos, por medio de las siguientes actividades:

- Fortalecimiento de la capacidad de gestionar la temática de seguridad y de reducir la delincuencia, y la violencia;
- Promoción de iniciativas de prevención de la criminalidad, implementando sistemas de justicia criminal con la participación de autoridades locales y centrales, el sector privado y la sociedad civil;
- Animar redes urbanas para facilitar el intercambio de conocimientos y buenas prácticas y la divulgación de lecciones aprendidas en colaboración cercana con socios del Norte y del Sur;
- Preparar e implementar programas de formación de capacidades;
- Enfocar en las tres áreas de prevención principales (acciones dirigidas a grupos de riesgo, prevención situacional, y reforma del sistema de justicia criminal)<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Sobre el programa de ONU Hábitat *Ciudades más Seguras*: <http://goo.gl/gtVqj1>

### 3. Metodología

De acuerdo con Quiroz, la metodología "es la selección de estrategias, ya que del diseño de éstas depende el éxito y la validez de sus resultados" (2003, 70). También estudia el proceder de quien investiga y las técnicas que emplea, para descifrar de manera descriptiva y detallada cómo se piensa realizar el trabajo de investigación, teniendo en cuenta cada uno de los elementos. En este apartado se explicarán las rutas metodológicas tanto para el diagnóstico, como para el diseño del programa.

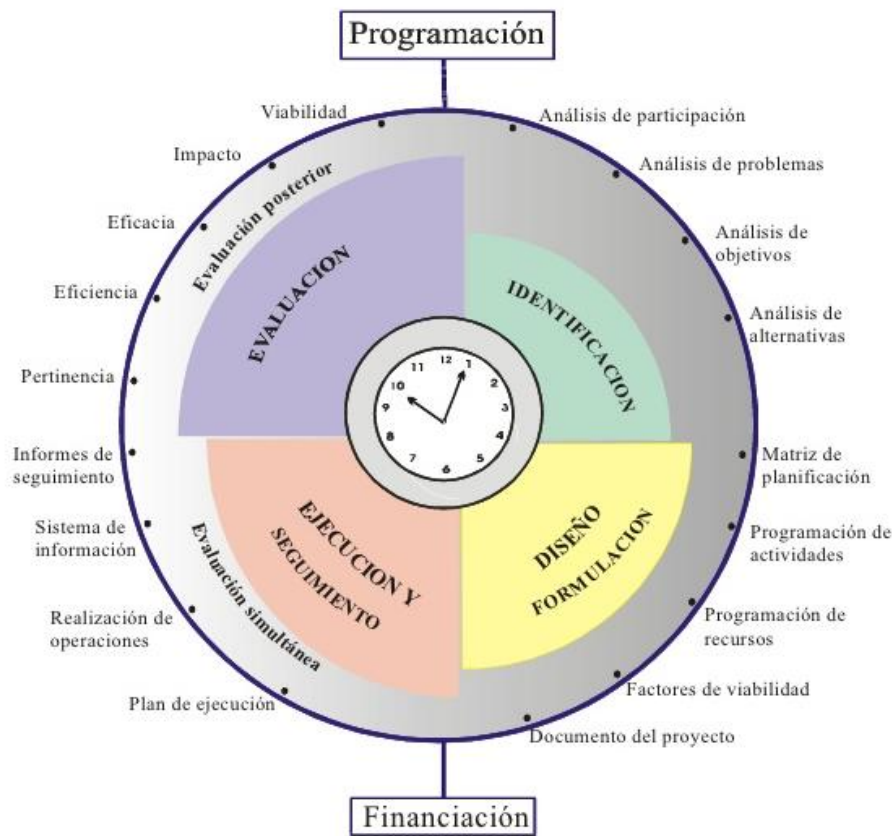
Para llevar a cabo el diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco, se decidió trabajar con una estrategia metodológica compleja que pudiera mostrar a profundidad y de manera participativa la problemática que sufren día a día las usuarias en este estado. Dicha estrategia es el Enfoque del Marco Lógico (EML), el cual consiste en un conjunto de herramientas articuladas con una unidad de propósito, que facilita una toma de decisiones participativas, dirigidas a alcanzar un objetivo determinado en el ámbito de un proceso más amplio de desarrollo (Gómez, 2008). Es una metodología participativa y capaz de hacer visibles los problemas, participantes que se involucraron y objetivos; para luego trazar líneas de acción con indicadores claros que permitan dar un correcto seguimiento y evaluación a los temas tratados.

Como cualquier otro método de planificación, pretende reducir la incertidumbre que conlleva tomar decisiones. Asimismo, busca identificar y diseñar actuaciones adecuadas al medio y a las posibilidades con las que se cuenta, dando respuesta a necesidades concretas en el marco de políticas transformadoras más amplias. Es también un medio de aprendizaje, de confrontación entre el pensamiento y los hechos, entre la reflexión y la acción, de tal forma que la realidad se construye a partir de una interpretación y actualización constante de la experiencia (Gómez, 2008).

Este enfoque metodológico agrupa diversas herramientas orientadas a que quienes participan en el proceso analicen su realidad, expresen sus problemas y prioridades y utilicen la información generada para llevar a cabo actuaciones de desarrollo. Es por tanto, un enfoque que busca dar la voz a la población implicada y propiciar un proceso para su empoderamiento (Hegoa, 2006). Por tanto, su finalidad es, desde la participación, la flexibilidad y el consenso, llevar a cabo procesos sociales sostenibles.

En este sentido, el EML ha sido objeto de una creciente atención y aplicación por parte de las instituciones públicas y privadas, no sólo por su utilidad de cara a promover la participación y el empoderamiento en los procesos de toma de decisiones, sino también porque favorecen la eficiencia y la sostenibilidad de los procesos sociales, tales como políticas, programas y proyectos.

La puesta en marcha del EML conlleva al conocimiento y uso de una serie de herramientas. El presente documento se encuentra la fase de “Identificación” según el Enfoque de Marco Lógico, por tratarse de un diagnóstico que implica el análisis de participantes y el árbol de problemas, tal como puede verse a continuación:



(Gómez, 2008, 30)

La planificación implica el planteamiento de los objetivos del Proyecto y de la Acción, así como el diseño metodológico para conseguir dichos objetivos, exponiendo desde el primer momento las dos dimensiones que Gómez (2008, 33) explica cómo la intervención planificada implica dos dimensiones: la “dimensión existencial de búsqueda de una nueva situación deseable que se aspira a alcanzar y una dimensión racional que se concreta en un proceso de toma de decisiones para determinar unos modos de actuación que consideramos eficaces”. Ambas dimensiones dan rumbo y sentido al diseño metodológico.

En el EML, la fase de identificación implica una serie de pasos que permiten tanto la recogida como el tratamiento de la información sobre la situación, para lo cual son muy importantes los medios que se utilizan, los cuales consistieron en las siguientes acciones (Gómez, 2008, 49-55):

- **Para el análisis de participación:** de acuerdo con lo planteado por el EML, se identificaron a distintas usuarias del transporte público que a través de un perfil diverso pudieran relatarnos sus historias y participar de las herramientas metodológicas pertinentes para obtener la información necesaria, y a los grupos que directa o indirectamente influyen tanto en el problema como en las posibles soluciones. Se identificó como participantes importantes a las dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco que tienen alguna influencia en la disposición y reglamentación del Sistema de Transporte Público Urbano, así como a aquellas que estuvieran relacionadas con la violencia hacia las mujeres en todos los espacios. Se identificó también como participante importante a la mesa de trabajo “Campaña para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte público” conformada por participantes de distintas instituciones, representantes de los concesionarios y las empresas de transporte público y organizaciones de la sociedad civil. También se contó con el apoyo activo y comprometido por parte del Instituto Jalisciense de las Mujeres, para llevar a cabo las reuniones en su sede, además de dar seguimientos a los procesos y para prever activamente el seguimiento que será necesario para la implementación de la campaña. A continuación se presenta el Análisis de la Participación de acuerdo a los objetivos:

	<b>Directos</b>	<b>Indirectos</b>
<b>Personas beneficiadas o partidarias</b>	Mujeres usuarias del transporte público en Jalisco Instituto Jalisciense de las Mujeres Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco Fiscalía General del Estado de Jalisco	Mujeres habitantes de Jalisco Hombres usuarios del transporte público en Jalisco Sociedad organizada alrededor del tema de la Violencia contra las Mujeres en Jalisco Choferes del transporte público
<b>Personas afectadas u opositoras</b>	Agresoras y agresores de mujeres en el transporte público de Jalisco	Empresas y personas concesionarias del transporte público en el Estado de Jalisco

- **En cuanto a las fuentes de identificación:** se analizaron los documentos de la mesa de trabajo de la Acción BI.2 “Campaña para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte público” en el marco del Proyecto del PAIMEF (2015), la legislación estatal, normativas y programas que dan fundamento y sustento al sistema de



transporte público estatal y los documentos que preceden a la creación de esta campaña, como algunas estadísticas emitidas por las dependencias correspondientes. También se tomó como punto de referencia otros casos dentro del país, en donde se han dado campañas cuyo objetivo estuviera relacionado con esta problemática.

**- Respecto a la definición de personas beneficiadas:** se buscó información sobre la cantidad de usuarias del transporte público urbano en el Estado de Jalisco, los y las usuarias en total de este sistema de transporte y la cantidad de choferes que laboran en este sistema en las dependencias correspondientes, mismas que arrojaron un alto número de personas beneficiadas de manera directa e indirecta.

El diseño metodológico general fue complejo y a continuación presentamos los pasos que se dieron para llegar a la información resultante de este diagnóstico.

### 3.1. Delimitaciones espaciales y temporales

Debido a que el interés y objetivo final de este diagnóstico es desarrollar un Programa prevenir y difundir sobre las situaciones de riesgo, violencia e inseguridad a las que están expuestas las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco; el diagnóstico se planteó de manera diacrónica, recogiendo así la experiencia tanto de quienes son usuarias del transporte público como de las organizaciones de la sociedad civil que han trabajado este tema, esto con la intención de generar un compilado diverso sobre la situación de las mujeres en dicho sistema de transporte.

Geográficamente hablando y también debido a los objetivos que plantea este diagnóstico la investigación se limitó de manera presencial a quienes usan el transporte público dentro de la zona metropolitana de Guadalajara, pero de manera exploratoria se cubrió también a las usuarias del interior del Estado por medio de una encuesta en línea.

### 3.2. Universo de estudio

Para efectos este diagnóstico, el universo de estudio fueron las usuarias del transporte público, pertenecieran o no a las organizaciones de la sociedad civil convocadas dentro de la mesa de trabajo de la campaña antes mencionada.

Debido a que el Enfoque de Marco Lógico (EML) es una metodología que permite la participación y la construcción conjunta de problemas, objetivos y líneas de acción, se decidió abrir de manera general la consulta a todas las usuarias, por lo que en la etapa exploratoria se aplicó de manera abierta y sin distinción alguna, para obtener una

visión más general, abierta y plural. Además se procuró que el tipo de acceso garantizara la confidencialidad y el anonimato.

### 3.3. Herramientas metodológicas

El procedimiento para definir las herramientas metodológicas se determina de la siguiente manera: en primer lugar se planean las actividades correspondientes al diseño metodológico, integrando los elementos o las temáticas con base en las que se realizará el diagnóstico; después se seleccionan las técnicas a utilizar y por último se elaboran los instrumentos necesarios para recabar la información, con el respectivo pilotaje cuando se considera pertinente para los fines de la investigación.

#### 3.3.1. Para la determinación de las temáticas

- Se solicitó al Instituto Jalisciense de las Mujeres el acceso a los perfiles de las representantes de las organizaciones civiles que fueron convocadas a la mesa de trabajo “Campaña para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte público”. Esta primera etapa es llamada en el Enfoque de Marco Lógico: “Protagonistas de la identificación”, en la cual se eligen a quienes serán participantes en los procesos de análisis y toma de decisiones sobre los proyectos en cuestión.

- Paralelamente a esto, se comenzó con el diseño de una encuesta exploratoria que pudiera definir las temáticas sobre las cuales se haría la investigación y el análisis profundo y que tenían que ver con las experiencias de las usuarias en el transporte público. Una vez obtenidos los resultados, se hizo el cruce de las temáticas con los objetivos de la mesa de trabajo referida y de la acción AI.1 mediante la cual se realiza el presente programa para incluir todos los temas pertinentes como parte de la investigación y del análisis.

- Posteriormente se procedió a la creación de una red de trabajo con algunas participantes de la mesa de trabajo, así como expertas en temas de género, violencia contra las mujeres y que son usuarias del transporte público urbano. Se les solicitó apoyo con el análisis de las encuestas exploratorias, para la construcción de los árboles de problemas y soluciones. A la vez, se instituyeron reuniones de avance donde cada persona aportaba su propio punto de vista sobre los resultados que se iban obteniendo.

#### 3.3.2. Para la selección de técnicas que se utilizarían en este proceso de diagnóstico:

- En el diseño metodológico previo se decidió trabajar tanto con el instrumento cuantitativo –la encuesta– como otros cualitativos, considerando que serían

imprescindibles para diagnosticar esta modalidad de la violencia contra las mujeres, con toda la complejidad que le caracteriza.

- Se llevaron a cabo dos entrevistas semiestructuradas para brindar una mayor profundidad al análisis, con personas que fueron consideradas casos importantes por parte de las participantes de la mesa de trabajo.
- Se trabajó con un grupo focal diverso de usuarias del transporte público urbano que residen o trabajan en distintos puntos de la zona metropolitana de Guadalajara, ya que las percepciones varían mucho dependiendo de las zonas en las que se utiliza el transporte público e incluso de las rutas utilizadas. Esta diferencia no aparecía de manera tan profunda en las herramientas cuantitativas, pero sí pudo observarse en las aportaciones de carácter cualitativo.

### *3.3.3. Elaboración de los instrumentos:*

#### **-Encuesta**

Con base en los objetivos de la Acción AI.1 (PAIMEF, 2015) se diseñó una encuesta en línea accesible para todas las usuarias del transporte público, misma que también pudiera ser contestada de manera presencial en las paradas de camión.

En la encuesta se abordaron preguntas relativas al conocimiento de las usuarias sobre el marco legal que sustenta los Derechos Humanos de las Mujeres, su reconocimiento de los tipos y modalidades de la violencia y que suelen reproducirse en el transporte público, así como las medidas que toman ante la inseguridad, con la intención de revelar las primeras problemáticas que sufren en este espacio y sus reacciones ante ello, así como detectar contrariedades recurrentes en lo general.

#### **- Instrumentos cualitativos**

Como hemos comentado anteriormente, el análisis sobre la violencia contra las mujeres es complejo porque consiste en observar una serie de factores que pueden estar permeados por prejuicios o por límites en la percepción de la realidad social sobre los estados anímicos, las acciones y procesos arraigados en la cultura, por lo que exige instrumentos cualitativos para explorar cuestiones como las rutinas, las costumbres, las normas, las creencias y actitudes, los valores, los símbolos, las relaciones, los discursos y las acciones de la comunidad. Debido a la importancia de la dimensión subjetiva en el fenómeno de la violencia contra las mujeres, se decidió no acotar la investigación desde una perspectiva meramente cuantitativa, para abrir la comprensión del problema desde una perspectiva que incluya el acercamiento con las percepciones y aportaciones de las personas que están insertas en dicha cultura a través de los instrumentos cualitativos anteriormente mencionados.

Con base en los objetivos del presente programa, se diseñaron dos instrumentos para completar la información y con la intencionalidad de profundizar sobre las cuestiones con la perspectiva subjetiva y cualitativa de quienes se viven inmersos e inmersas en la cultura que estamos diagnosticando: la guía para grupos focales y la guía para entrevista semiestructurada.

#### -Guía para el grupo focal

El primer instrumento cualitativo consiste en una guía para activar la discusión en el grupo focal con base en temas que se detectaron como prioritarios en las encuestas y de acuerdo a los objetivos de la Acción, esto con la finalidad de profundizar en los elementos detectados en las encuestas y darle un carisma cualitativo.

#### - Guía para entrevista semiestructurada

El instrumento consiste en una guía para realizar las entrevistas con preguntas semi-abiertas, elaborada a manera de cuestionario y alineada con los temas y problemáticas surgidas de las anteriores herramientas y con los objetivos planteados en la Acción, con la finalidad de obtener algunas respuestas que, por miedo o vergüenza, no pudieran ser comentadas en los grupos focales y que pudieran revelar algunos de los problemas más ocultos y experienciales del ambiente en el transporte público.

#### - Formatos de vaciado de información

A través de formatos para el vaciado de información, así como la generación de gráficas que mostraran claramente tendencias, se le brinda claridad a la problematización y la generación de objetivos y líneas de acción, además de brindar pautas y material para el trabajo participativo durante las reuniones con los y las participantes de la mesa.

### *3.3.4. Aplicación de los instrumentos*

Con la intención de recabar la mayor cantidad de información posible, el equipo de trabajo decidió que la encuesta se aplicaría a todas las usuarias posibles y para ello se realizó una encuesta accesible para todas las usuarias de transporte público, diseñada para ser respondida en un máximo de cinco minutos y con una redacción clara que permita la comprensión por parte de personas de todos los sectores socioeconómicos. Además se creó una encuesta en línea difundida a través de las redes sociales y con el apoyo del Instituto Jalisciense de las Mujeres, para que fuera respondida por usuarias del transporte público que desearan colaborar en el diagnóstico de la problemática.

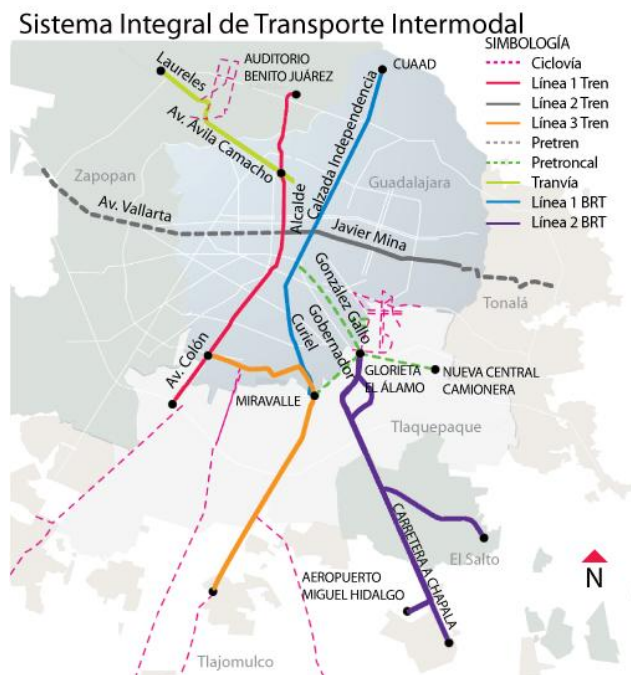
El levantamiento de encuestas, aparte de las que se realizaron en línea, se llevó a cabo en puntos estratégicos de las diferentes rutas de transporte y la confluencia

intermodal de la zona metropolitana de Guadalajara con base en la información con la que se contó sobre los siguientes medios de transporte público:

- Rutas de autobuses,
- Tren ligero,
- Tranvía
- Macrobús,
- Pretren.

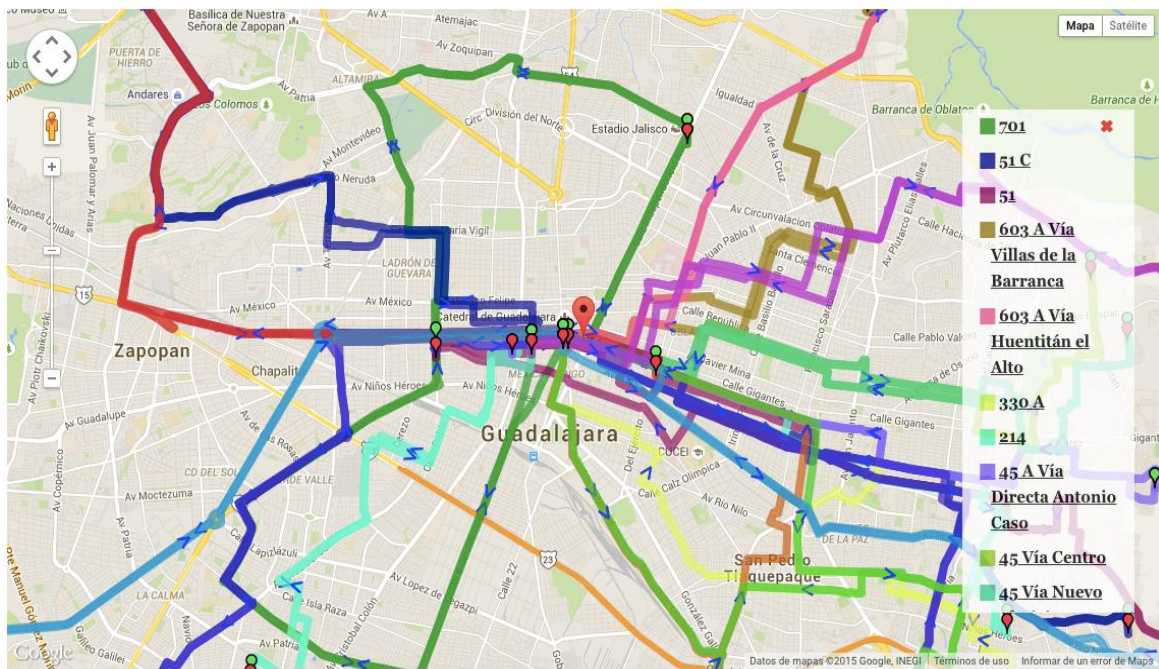
La detección de los medios de transporte y de las rutas fue fundamental para realizar el proceso de georeferenciación que nos permitió identificar los puntos claves de la zona metropolitana de Guadalajara para la aplicación de la encuesta. Se hicieron avances para conseguir la información oficial necesaria sobre la confluencia de las rutas en los diversos medios de transporte, pero aunque el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco ha manifestado su compromiso para proporcionar la información necesaria y para participar en el diagnóstico y diseño del Programa hizo falta un proceso de autorización para compartir la información específica sobre las rutas y más datos de interés para los fines de esta investigación. Además de la información oficial, también se encontraron algunos mapas sobre las rutas existentes y con esa información se definieron los puntos claves para la aplicación de la encuesta.

Respecto al Sistema Integral de Transporte Intermodal se encontraron las siguientes rutas de confluencia entre Tren ligero, Tranvía, Macrobús y Pretren, según se presenta en el siguiente mapa:



Fuente: <http://goo.gl/KnCUja>

Las rutas de autobuses que encontradas en formato de mapa fueron las siguientes:



Fuente: <http://goo.gl/oZYLMX>

Considerando el mapeo básico que se pudo realizar se definieron distintos puntos para la aplicación de encuestas con base en las rutas detectadas. Debido al crecimiento de la ZMG se consideró que los puntos para aplicar los instrumentos de encuesta deberían coincidir con aquellos en los que convergen rutas y medios de transporte público que permiten trasladar a las mujeres de distintos puntos de la ciudad. Los puntos obtenidos fueron los siguientes:

### *I. Estación del Tren Ligero, Periférico sur (Tlaquepaque):*

En este punto se encuentran distintas rutas de camión además del Tren Ligero, que permiten trasladar a las personas que habitan en la parte sur de la ciudad hacia distintos puntos (centro, San Agustín, San Sebastián, Prolongación 8 de Julio, López Mateos, etc.) para realizar actividades académicas, lúdicas y laborales, así como a un sinnúmero de personas que viven en las zonas más centrales de la metrópolis y que se trasladan a esta zona por motivos laborales o de estudios, al encontrarse cerca de universidades como ITESO y UVM y de empresas como HP, Dulces de la Rosa, entre otras.

### *II. López Mateos Sur (Tlajomulco):*

Este punto ha tomado mayor relevancia, misma que ha derivado incluso en la realización de obras públicas que permitan un acceso con mayor eficacia hacia el centro de la ciudad debido al crecimiento que han sufrido zonas como San Agustín en

términos de vivienda, además de los distintos polígonos industriales que generan que sujetos desde distintos puntos de la ciudad tengan que trasladarse utilizando esta ruta.

### *III. Plaza del Sol (Guadalajara y Zapopan):*

En este punto convergen distintas rutas de transporte público que debido al sitio estratégico en el que se encuentra ubicada permite el acceso a los usuarios que transitan Av. Adolfo López Mateos y Av. Mariano Otero. Las rutas de estas avenidas recorren distintos puntos de la ciudad, conectado zonas residenciales y polígonos industriales.

### *IV. Parque Revolución (Guadalajara):*

Elegida debido a su ubicación y a que en éste se encuentran tres formas distintas de transporte público que conectan a diversos puntos de la ciudad: Tren Ligero, estación en la cual se realiza en transbordo hacia el sur, el norte de la ciudad y centro; PreTren (o SíTren), que recorre por Av. Vallarta permitiendo el acceso a las zonas de La Venta, La Primavera, etcétera; y varias rutas de camión que transitan en distintas direcciones (Providencia, Base aérea, Arboledas, La Venta, El Fortín, etc.)

### *V. Estación del Tren Ligero, Periférico norte (Zapopan):*

Aquí las y los residentes de distintos puntos de la ciudad transbordan para dirigirse hacia distintos polígonos industriales y centros educativos (CUCEA, CUCSH, así como preparatorias de U de G) detectándose también como una zona problemática a través de sucesos ocurridos relacionados con el transporte público en rutas como la 380 y 368, durante el año 2014.

### *VI. Estación del Tren Ligero, estación San Juan de Dios (Guadalajara):*

Esta estación tiene una gran afluencia y un punto de salida cercano al Macrobús, lo cual permitió encuestar a personas que realizan viajes intermodales.

La muestra se calculó con base en la información generada por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco<sup>15</sup>, con los siguientes datos:

- 9'780,440 como total de desplazamientos (núcleo y anillo metropolitano).
- 2,772,373 personas que se desplazan a través de transporte público (mujeres y hombres).

---

<sup>15</sup> Esta información y otros materiales del marco referencial, fueron proporcionada por Emilio Díaz Cauñago, geógrafo, Coordinador de Estudios de transporte del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

- 1'413,910 número aproximado de mujeres que usan el transporte público.
- 616 número aproximado de mujeres que deberían ser encuestadas para la muestra, con un nivel de confianza con sólo las encuestas directas de 95%, siendo el intervalo de confianza de +/-3.95.
- Total de mujeres encuestadas: 1,027 (99% de confianza), de las cuales 592 (57.6%) fueron entrevistadas en los 6 puntos mencionados anteriormente y 435 (42.4%) respondieron a través de la encuesta en línea.

También se realizaron entrevistas a profundidad y un grupo focal, conjuntamente con las mesas de trabajo convocadas por el Instituto Jalisciense de las Mujeres. El grupo focal sobre violencia contra las mujeres en el transporte público se creó con la intención de que las usuarias compartieran sus puntos de vista sobre la violencia que pueden padecer al usar el transporte público, enriqueciendo la parte cualitativa a través de un ejercicio colectivo de reflexión. Las entrevistas se aplicaron en el formato semiestructurado, -teniendo la guía elaborada previamente- para profundizar en las experiencias, interpretaciones y percepciones que tienen como usuarias en diferentes etapas evolutivas y observar en primera persona las prácticas y experiencias que circundan a la problemática de la violencia en el transporte público. Se eligieron perfiles de usuarias del transporte público con diversas ocupaciones y se buscaron específicamente perfiles de personas profesionistas y algunas dedicadas a la educación, debido a que por su perspectiva formativa podrían ayudar a visualizar las posibles alternativas de solución a los problemas, con un enfoque educativo.

Paralelamente a la realización de las encuestas, el grupo focal y las entrevistas semiestructuradas, se llevó a cabo una investigación documental para determinar los ordenamientos legales y artículos aptos para nutrir el marco referencial, normativo y programático que pudiera dar sentido al programa, considerando que tiene implicaciones en el sistema de transporte público. Con dichos documentos se realizaron cruces entre los objetivos marcados por la Acción y los resultados de las distintas herramientas cualitativas y cuantitativas para perfilar problemas, objetivos y líneas de acción alineadas al objetivo y que se pudieran resolver a través de un programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en el Estado de Jalisco.

Terminado el levantamiento de la información se procedió al vaciado, análisis y sistematización de resultados que a continuación se presentan, primero lo obtenido en la encuesta para sistematizar los resultados cuantitativos y posteriormente los obtenidos de manera global, en la fase de problematización y objetivos.



## 4. Sistematización de los resultados

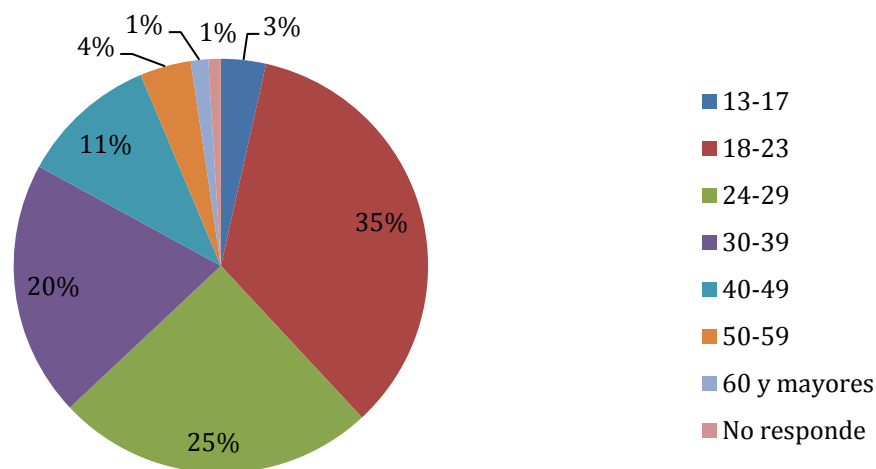
### 4.1. Sistematización y análisis de los resultados obtenidos

Con los instrumentos diseñados, se procedió primero a levantar la información mediante encuestas. Se contó con la respuesta confiable de 1,027 mujeres encuestadas que son usuarias regulares de transporte público para reportar la situación que viven día a día en los vehículos, estaciones y paradas de dicho sistema.

El análisis estadístico de los resultados fue realizado a través de la observación de los fenómenos planteados por las usuarias a través de sus respuestas, las cuales serán expuestas a través de gráficas con porcentajes que acerquen a la observación de las realidades y problemáticas que emergen en torno a la consolidación de una cultura con perspectiva de género dentro del sistema del transporte público<sup>16</sup>.

En la gráfica 1 se muestra la participación de las usuarias del transporte público en las encuestas de acuerdo a su grupo de edad:

**Gráfica 1. Edad encuestadas**

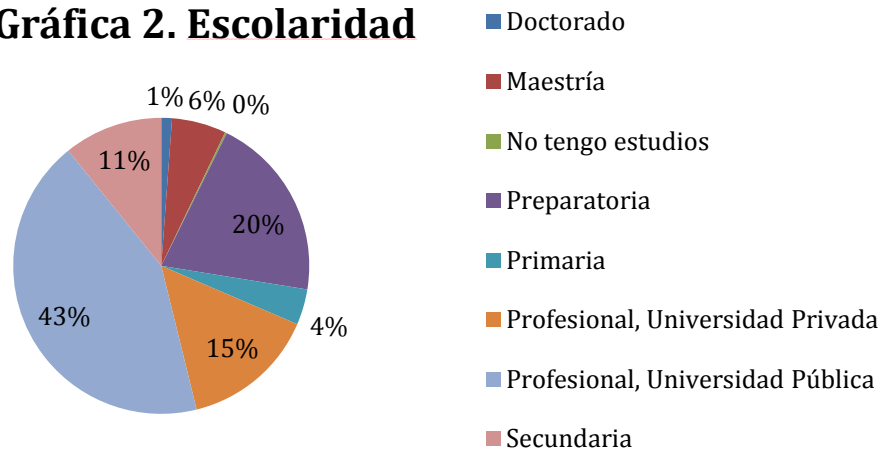


<sup>16</sup> Todas las gráficas que a continuación se presentan fueron elaboración propia del equipo de investigación, a partir de los datos de la encuesta.

13-17	36
18-23	355
24-29	256
30-39	205
40-49	110
50-59	41
60 y mayores	14
No responde	10
<b>Total general</b>	<b>1027</b>

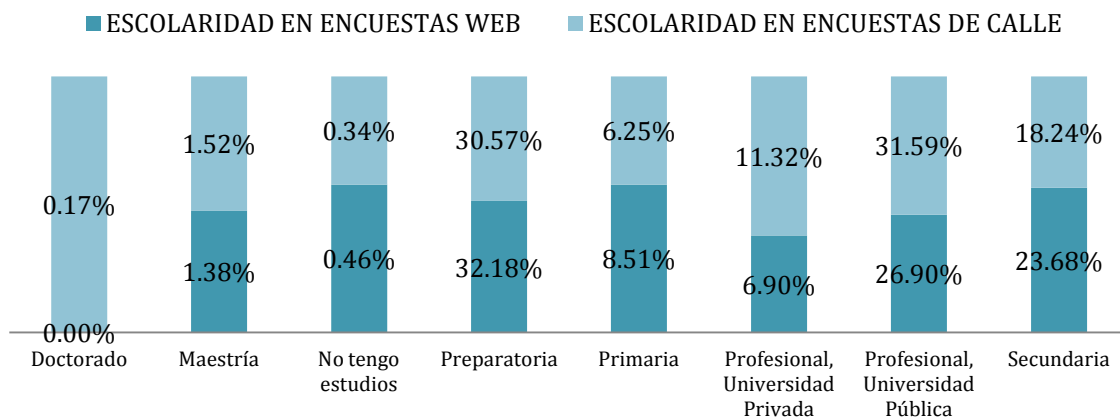
En cuestión de escolaridad, el universo de las usuarias encuestadas presentó estos porcentajes, expuestos en la gráfica 2:

**Gráfica 2. Escolaridad**



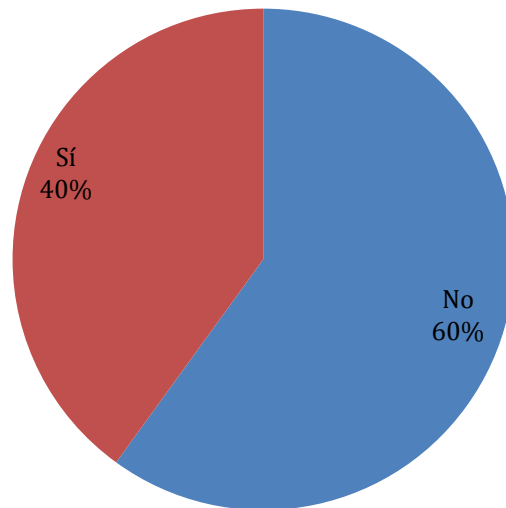
Y estos son los resultados de escolaridad segmentados por tipo de aplicación, presentados en la gráfica 3:

**Gráfica 3. Escolaridad por tipo de aplicación**



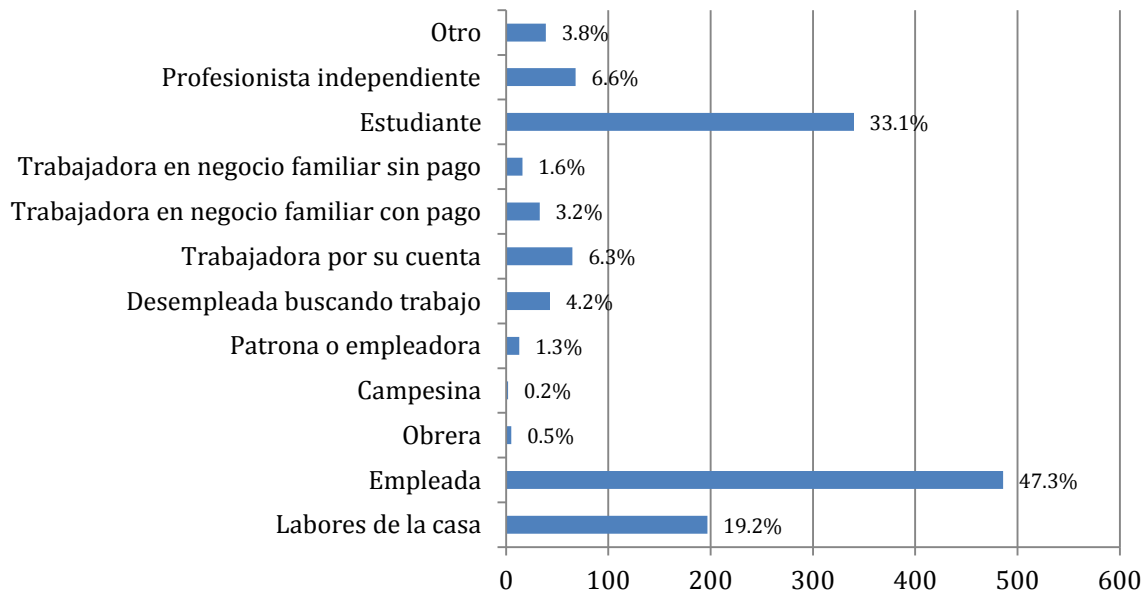
Sin embargo, un alto porcentaje de las usuarias todavía son estudiantes, siendo ellas uno de los grupos que utiliza con mayor regularidad el sistema de transporte público, tal como puede observarse en la gráfica 4:

**Gráfica 4. ¿Actualmente estudia?**



En esta gráfica 4 se revela que al menos el 40% de las encuestadas eran actualmente estudiantes de distintos grados de estudio, desde la secundaria hasta el posgrado. En cuestión de escolaridad terminada o en curso, las licenciadas o estudiantes de licenciatura de la Universidad de Guadalajara es el grupo más numeroso entre las encuestadas con un 43% de la población, seguida por quienes estudian o estudiaron hasta la preparatoria con un 20% y un 15% de estudiantes o egresadas de universidades privadas. El grado de escolaridad de las mujeres que respondieron a la encuesta, por tanto, es medio superior y superior principalmente.

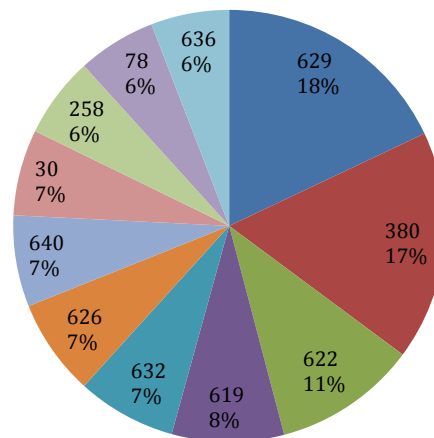
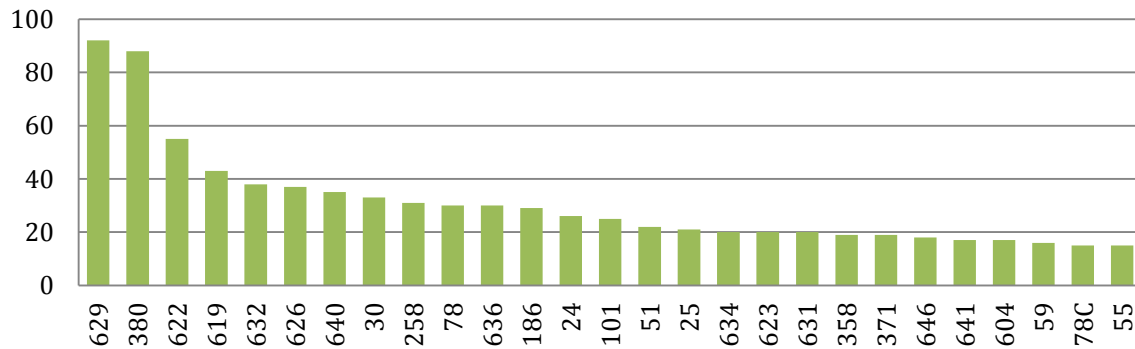
En cuanto a sus ocupaciones, para aquellas que no son estudiantes o que además de estudiar tienen alguna otra ocupación, estos fueron los resultados:

**Gráfica 5. Ocupaciones de usuarias**

Como puede observarse en la gráfica 5, el grupo más numeroso lo formaron las empleadas con un total de 486 personas que representan al 47.3% de las encuestadas, seguido por las estudiantes (340) que representan el 33.1% de la muestra. Las mujeres que se dedican a las labores de la casa (197) representaron el 19.2% de la población, seguidas por quienes se asumen como profesionistas independientes (68, 6.6%) o que trabajan por su cuenta (65, 6.3%). El resto de las encuestadas afirmó se desempleada buscando trabajo (43, 4.2%), tener una profesión distinta a las mencionadas, sin especificar (39, 3.8%) trabajadora en negocio familiar con pago (33, 3.2%), trabajadora en negocio familiar sin pago (16, 1.6%), patrona o empleadora (13, 1.3%), obrera (5, 0.5%) y campesina (2, 0.2%).

La mayoría de las usuarias manifestó utilizar el camión como su principal vehículo de transporte público, debido principalmente a que es el que más cubre la Zona Metropolitana de Guadalajara, el que cuenta con más vehículos y rutas y cuyo precio es el más accesible. Se les preguntó entonces a las usuarias sobre las rutas que utilizan frecuentemente y estas fueron sus respuestas, presentadas en las gráficas 6 (a y b), tanto en número de respuestas como en porcentajes:

Gráfica 6 (a y b). Rutas más utilizadas

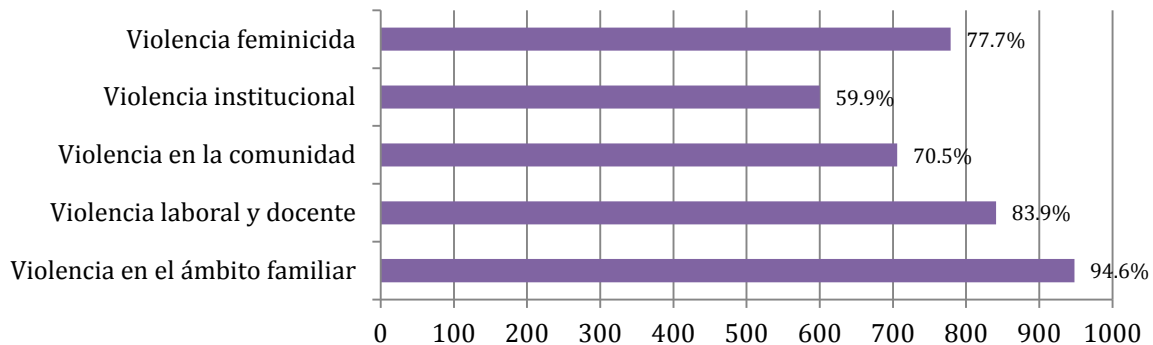


De acuerdo a lo manifestado por las usuarias y reflejado en estas gráficas 6 (a y b), la ruta 629 es la más utilizada con un 18% de las encuestadas que la utilizan de manera regular, seguida de cerca por la ruta 380 con el 17% y la 622 con el 11%. Otras rutas mencionadas fueron, en orden de más frecuencia a menos frecuencia: 619, 632, 626, 640, 30, 258, 78, 636, 186, 24, 101, 51, 25, 634, 623, 631, 358, 371, 646, 641, 604, 59, 78C y 55.

Una vez abordadas las cuestiones sociodemográficas generales de las encuestadas, se procedieron a realizar las preguntas relacionadas con el primer objetivo que tiene que ver con el conocimiento de las usuarias de sus derechos humanos, principalmente a aquellos relacionados a la vida libre de violencia. El primer abordaje fue “teórico”, es decir, se les preguntó a las encuestadas sobre si habían escuchado o leído algunos de los conceptos relacionados a la violencia de género.

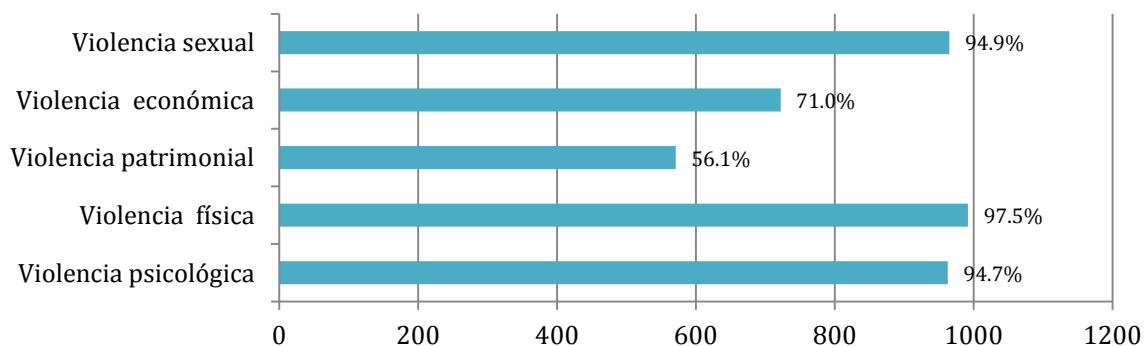
Primeramente se les cuestionó sobre si han escuchado o leído sobre algunas modalidades de violencia mencionadas en la encuesta, a lo que las mujeres debían contestar sí o no. Estas son sus respuestas, registradas en la gráfica 7:

**Gráfica 7. Modalidades de la violencia**



Posteriormente se les cuestionó sobre si habían escuchado o leído sobre algunos tipos de violencia en contra de las mujeres, las personas que contestaron “sí” se ubicaron en las siguientes categorías que presentamos en la gráfica 8:

**Gráfica 8. Tipos de violencia**

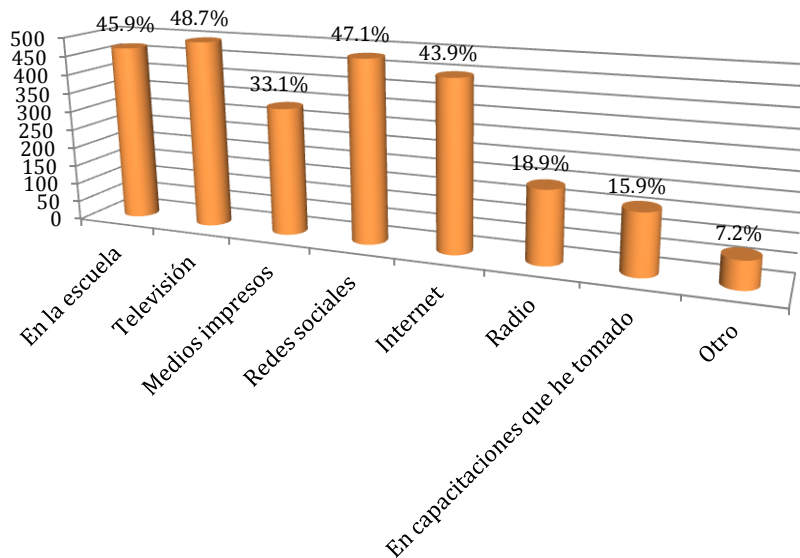


Como podemos ver con base en las respuestas registradas en la gráfica 8, la violencia física es el tipo de violencia más conocido entre las mujeres, seguido de muy cerca por la violencia psicológica y la violencia sexual. La violencia económica resultó ser conocida por 7 de cada 10 mujeres y más de la mitad reconocieron haber escuchado o leído sobre la violencia patrimonial. Por otro lado, en cuanto a las modalidades de la violencia, la más conocida es aquella que se da en el ámbito familiar, seguida por la que se da en el espacio laboral y posteriormente por la violencia feminicida. 7 de cada

10 mujeres manifestaron conocer la modalidad de la violencia en la comunidad y 6 de cada 10 conocer la violencia institucional. Es de llamar la atención que en todos los casos al menos la mitad de las mujeres manifestaron conocer los tipos y modalidades de la violencia hacia las mujeres, llegando en algunos casos a ser reconocida casi por la totalidad de las usuarias de transporte.

Como uno de los objetivos de este diagnóstico es llegar a que las usuarias del transporte público conozcan sus derechos como mujeres a una vida libre de violencia, se les cuestionó de forma abierta –con la capacidad de contestar muchas opciones– sobre los lugares en que habían leído o escuchado acerca de los conceptos anteriores. Sus respuestas fueron las siguientes:

**Gráfica 9. Fuentes de información sobre las violencias**

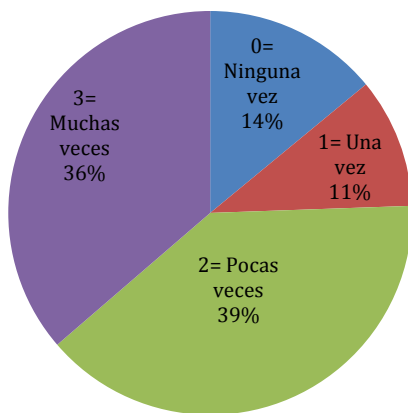


Como se puede observar en la gráfica 9, la televisión es el medio más mencionado por las encuestadas (48.7%), seguido muy de cerca por las redes sociales (47.1%), las menciones de los conceptos en el ámbito escolar (45.9%) y el Internet en general (43.9%). Los medios impresos son otros de los mencionados por las usuarias en la encuesta (33.1% de las respuestas) como el lugar donde han leído sobre estos conceptos, seguidos ya en menor medida por la radio (18.9%), algunas capacitaciones que ha tomado (15.9%) y otras fuentes no especificadas (7.2%). Cabe destacar, debido a los objetivos de esta Acción, que ninguna de las usuarias identificó información relacionada con los tipos y modalidades de la violencia en espacios públicos, mobiliario urbano ni ningún otro espacio fuera de los medios de comunicación masiva y los lugares destinados específicamente a la educación.

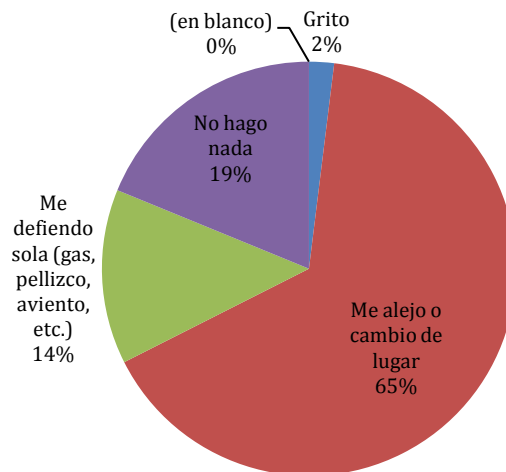
Una vez abordado el conocimiento de las usuarias sobre temas generales relacionados a sus derechos humanos y su derecho a una vida libre de violencia, en la encuesta se les preguntó sobre algunas situaciones de violencia en el transporte público y si las habían vivido, su consideración acerca de la gravedad de estas situaciones y su reacción ante ellas. Para efectos de esta encuesta se consideraron siete de las formas de violencia más comunes dentro del transporte público: el piropo o las frases de carácter sexual, los insultos, los tocamientos o manoseos, las propuestas directas para tener relaciones sexuales, las agresiones físicas, las humillaciones y por último las relaciones sexuales forzadas. También se les preguntó sobre el miedo de ser atacadas sexualmente en el transporte público para indagar de manera más profunda en la problemática de la violencia hacia las mujeres en este espacio, ya que no sólo las acciones sino también los sentimientos que las posibles acciones provocan en las mujeres son parte del constructo social que las usuarias del transporte público tienen sobre este servicio.

Primero se indagó con las usuarias acerca de los piropos o frases de carácter sexual para saber si alguna o algunas de ellas las habían sufrido en el transporte público, su reacción ante ellas, si las consideran como una situación grave y también si las consideran o no un delito. Las respuestas fueron las siguientes (gráficas 10-13):

**Gráfica 10.**  
**¿Le han dicho piropos o frases de carácter sexual?**

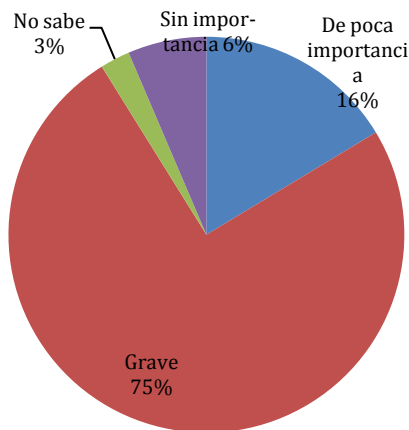


**Gráfica 11. Si le dicen piropos o frases de carácter sexual: ¿qué hace en el momento?**

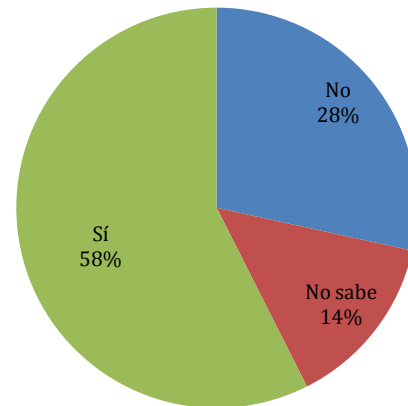




**Gráfica 12. Que digan piropos o frases de carácter sexual a las mujeres le parece:**



**Gráfica 13. ¿Usted cree que esto es un delito?**



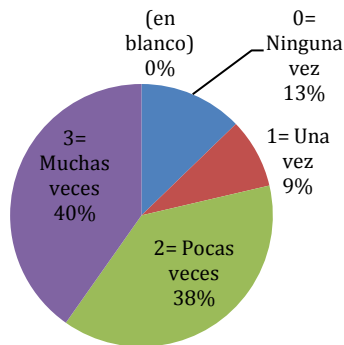
Como puede observarse en la gráfica 10, el 75% de las usuarias del transporte público encuestadas manifestaron haber recibido piropos o frases de carácter sexual más de una vez en este espacio, un 11% manifestó haberlo sufrido una vez y un 14% no haberlo sufrido nunca. Otro dato interesante de las respuestas es que, ante los piropos, el 84% de las usuarias tuvo una reacción pasiva<sup>17</sup> ante el agresor, simplemente cambiándose de lugar, alejándose o sin reaccionar. Un 16% sin embargo aseguró que su reacción fue activa, con un 2% que gritó a su agresor y un 14% que se defendió con el uso de gas pimienta, pellizcos, golpes o algún otro tipo de agresión (gráfica 11). Según las respuestas registradas en la gráfica 12, el mismo número de usuarias que manifestaron haber recibido piropos o frases de carácter sexual más de una vez en el transporte público son las que consideran que estos hechos son graves, sin embargo una cuarta parte de las encuestadas consideran que los piropos son de poca (16%) o nula importancia (6%) o no manifestaron no tener una opinión al respecto (3%).

El principal desconocimiento sobre las formas más normalizadas de la violencia sexual, como los piropos, se manifiesta en la última pregunta (gráfica 13) al indagar entre las usuarias si consideran o saben si los piropos son un delito, a lo que el 42% de las usuarias contesta que no es un delito (28%) o que no lo sabe (14%). El 58% restante sí considera al piropo como un delito. Un análisis de segundo nivel que nos pareció interesante para entender un poco más de la relación entre las reacciones, la

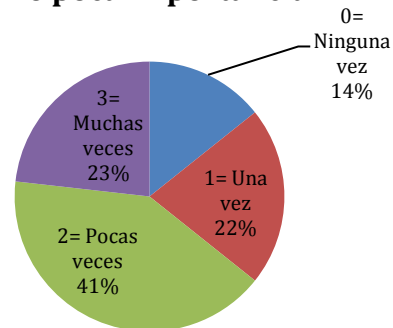
<sup>17</sup> Hemos clasificado las reacciones de las usuarias en *activas* -cuando gritan, se defienden con el uso de gas pimienta, reaccionan con pellizcos, golpes o algún otro tipo de agresión y cuando llaman a la policía o hacen una denuncia- y *pasivas*, en este caso cuando al padecer algún tipo de violencia en el uso del transporte, solamente se cambian de lugar, se alejan o no reaccionan.

gravedad de las acciones de violencia que las mujeres sufren en el transporte público y la propia vivencia de las usuarias está en el cruce entre la gravedad del piropo y la cantidad de veces que se había sido víctima de uno. Los resultados son los siguientes:

**Gráfica 14. Mujeres que consideran el uso de piropos como "Grave"**

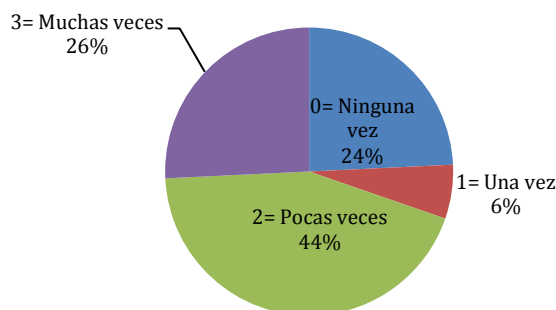


**Gráfica 15. Mujeres que consideran el uso de piropos como "De poca importancia"**



Según los resultados de la gráfica 14, de las mujeres que consideraron el piropo como algo grave, el 78% ha sido víctima más de una vez de este tipo de prácticas en el transporte público, ya sea muchas veces (40%) o pocas veces (38%). Un 9% los habría sufrido una vez y el 13% restante jamás lo había vivido. Entre las mujeres que consideraron los piropos como algo de poca importancia (gráfica 15), la cantidad de usuarias que manifestó haber sufrido este tipo de violencia se redujo con respecto a la categoría anterior. En total, del 100% de las usuarias encuestadas que manifestaron considerar el piropo como de poca importancia, el 64% de ellas sufrieron de este tipo de acoso más de una vez, un porcentaje menor comparado con el 78% de quienes sí lo consideraron grave pero de todos modos un número importante de usuarias. El 22% de las usuarias que lo consideraron de poca importancia han sido objeto de piropos a menos una vez y el 14% no lo ha sufrido.

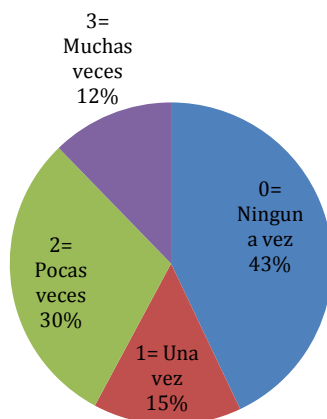
**Gráfica 16. Mujeres que consideran el uso de piropos como "Sin importancia"**



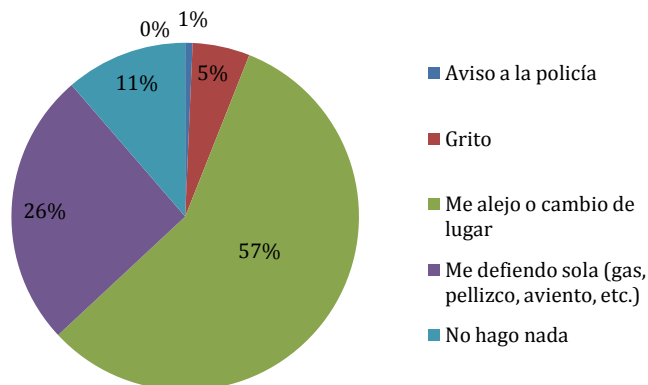
Cuando miramos a las usuarias que consideran el piropo como algo sin importancia (gráfica 16), lo primero que salta a la vista es que la mayoría de ellas, poco más de tres cuartas partes, han sufrido de este tipo de acoso al menos en una ocasión, con el 26% de ellas manifestando haberlo sufrido muchas veces, el 44% pocas veces y el 6% una vez. El restante 24% que manifiesta no haberlo sufrido ni una sola vez completa el total y se ubica como el grupo de las encuestadas con mayor porcentaje de usuarias que dijeron no haber recibido piropos jamás en el transporte público. Hay una relación entonces entre la propia vivencia y con qué gravedad se juzga al piropo y aunque las diferencias son sutiles están presentes, ya que el grupo que lo considera menos grave es el que no lo ha sufrido, mientras que el grupo que lo considera grave es el de mujeres que lo han sufrido muchas veces.

Las respuestas continúan abordando otras formas de violencia, en este caso los insultos. En cuanto a este, las usuarias respondieron lo siguiente:

**Gráfica 17. ¿Ha sido insultada en el transporte público?**



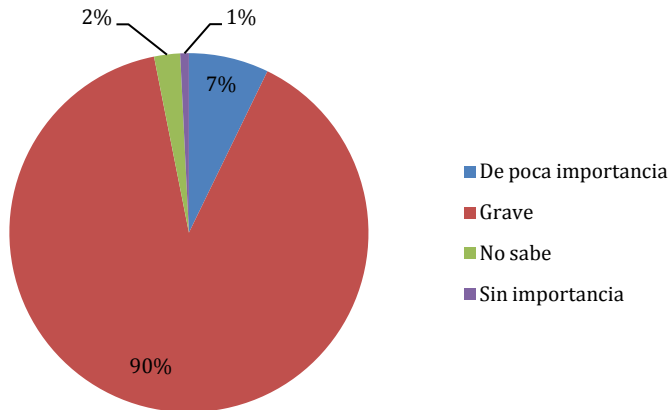
**Gráfica 18. Si la insultan, ¿qué hace en el momento?**



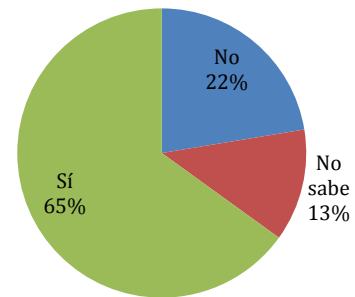
Según se observa en la gráfica 17, el 57% de las usuarias manifestó haber sido insultada al menos una vez en el transporte público, siendo las más numerosas las que dijeron haber sido insultada pocas veces (30%), seguidas por quienes dijeron haberlo sido una sola vez (15%) y las que dijeron haber sido insultadas muchas veces (12%). El 43% de las usuarias declaró no haber sido insultada en ninguna ocasión. Sobre las reacciones ante el insulto (gráfica 18), la mayoría sigue siendo quienes adoptan una actitud pasiva con un 57% de usuarias que sólo se alejan o cambian de lugar y un 11% que no hace nada. Sin embargo, quienes adoptan una actitud activa llegan al 32% de

las usuarias con un 26% que se defiende sola, un 5% que le grita a su agresor o agresora y al menos un 1% que avisa a la policía.

**Gráfica 19. Que insulten a mujeres en el transporte público le parece:**



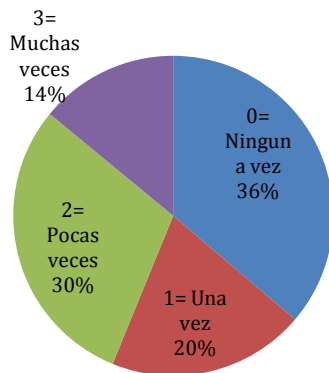
**Gráfica 20. ¿Usted cree que esto es un delito?**



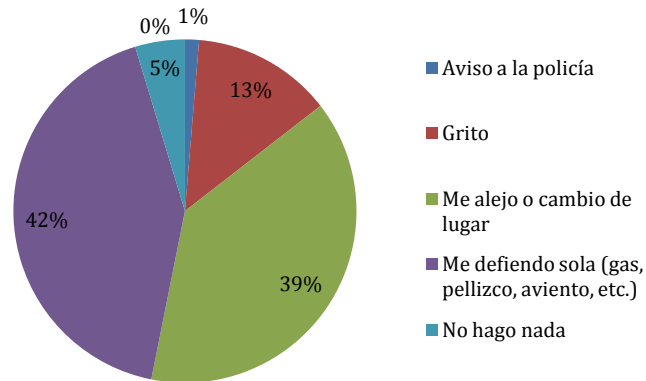
En cuanto a la gravedad del insulto (gráfica 19), el 90% manifiesta que sí es algo grave, el 7% considera que es de poca importancia, el 2% que no tiene importancia alguna y hay un 1% que no sabe cómo responder. Del total de las encuestadas, el 65% declaró, ya sea por conocimiento o por opinión, que el insultar a una mujer en el transporte público es un delito, el 22% no considera que lo sea y el 13% restante no tiene una opinión clara al respecto. Está claro que las usuarias del transporte público encuestadas consideran que el insulto es una práctica de violencia mucho más seria que el piropo, al incrementar el número de ellas que dijeron considerarlo como algo grave y también como un delito, esto sin importar que la cantidad de usuarias que dijeron haber sido insultadas al menos una vez en el transporte público fue menor a quienes manifestaron haber sido objeto de piropos. Pareciera entonces que la frecuencia, lejos de agravar las prácticas de violencia, las hace más cotidianas y las normaliza, alejándolas de las percepciones de gravedad y de delito a ojos de las usuarias, al menos en las prácticas que no son físicas como el piropo y el insulto.

Posteriormente se les preguntó a las usuarias sobre un tercer tipo de violencia relacionada al manoseo o tocamientos dentro del transporte público. Sus respuestas fueron las siguientes:

**Gráfica 21. ¿La han tocado o manoseado sin su consentimiento?**



**Gráfica 22. Si la tocan o manosean sin su consentimiento: ¿qué hace en el momento?**



En la gráfica 21 podemos observar que las usuarias que declararon haber sido manoseadas en el transporte público al menos una vez son la mayoría de las encuestadas con un 64%, de las cuales el 14% dijo haberlo sido muchas veces, el 30% pocas veces y el 20% sólo una vez. En contraste, el 36% de las usuarias afirmaron nunca haber sufrido de tocamientos ni manoseo en el transporte público.

Quienes afirmaron haberlo sufrido (gráfica 22), al cuestionarles sobre sus reacciones, manifestaron haberlo hecho de manera activa, defendiéndose con gas pimienta, pellizcos, aventones y otras acciones. Del 56% que dijeron haberse defendido activamente, el restante 13% le gritó a su agresor y el 1% dio aviso a la policía. El 44% de las usuarias reaccionaron pasivamente, con un 39% que se alejó o simplemente se cambió de lugar y un 5% que no hizo nada ante la agresión.

Es claro al ver las respuestas de las usuarias que ante un agravio físico, en comparación a los otros que eran solamente de palabra, las reacciones se vuelven más activas e incluso hasta de contra violencia contra quienes los agredieron.

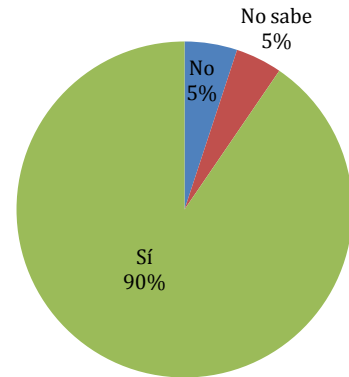
Respecto a la gravedad del manoseo o toqueteo en el transporte público (gráfica 23), casi todas las usuarias encuestadas afirmaron que lo consideran como algo grave, sumando el 97.76% de las respuestas. El 1.07% de las encuestadas no sabe cómo considerarlo, el 0.68% dijeron que era de poca importancia y el 0.49% que no tenía importancia alguna. De igual manera el 90% de las encuestadas lo considera como un delito, frente a un 5% que no sabe cómo considerarlo y otro 5% que no lo considera un delito (gráfica 24).

**Gráfica 23. Que manoseen a las mujeres en el transporte público:**



De poca importancia	0.68%
Grave	97.76%
No sabe	1.07%
Sin importancia	0.49%
<b>Total general</b>	<b>100.00%</b>

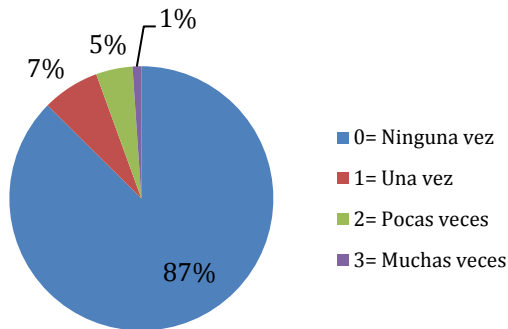
**Gráfica 24. ¿Usted cree que esto es un delito?**



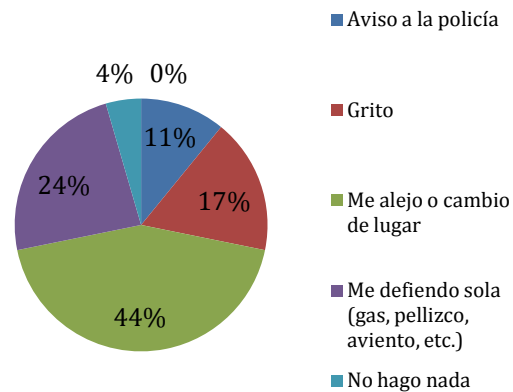
También hasta ahora puede observarse que hay una relación entre los actos de violencia que ya implican un contacto físico y la gravedad con la que las usuarias del transporte público lo juzgan, al incrementarse visiblemente la cantidad de usuarias que lo consideran como algo grave y como un delito con respecto a las anteriores respuestas, relacionadas todas con actos de violencia verbal. Una cuestión en común con las anteriores respuestas, sin embargo, es la relación entre frecuencia y la normalización, al darse también en este caso una menor frecuencia que en otros actos de violencia y considerársele como algo grave.

El siguiente tema sobre el cual se cuestionó a las usuarias del transporte público son las propuestas directas para tener relaciones sexuales. En este rubro, las respuestas fueron las siguientes:

**Gráfica 25. ¿Le han hecho propuestas para tener relaciones sexuales en el transporte público?**



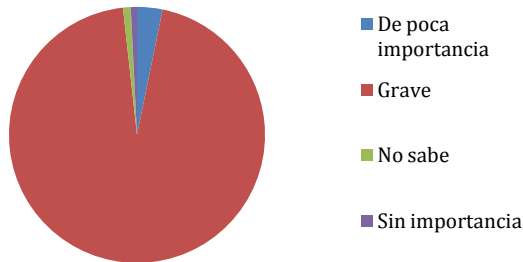
**Gráfica 26. Si le proponen tener relaciones sexuales en el transporte público: ¿qué hace en el momento?**



La mayoría de las usuarias del transporte público encuestadas, un 87% de ellas, manifestaron que jamás les han propuesto durante sus trayectos o durante la espera del transporte público el tener relaciones sexuales, convirtiéndose este tipo de violencia en la menos frecuente según lo mencionado por las usuarias. Del 13% restante, el 7% dijo haberlas recibido en una ocasión, el 5% pocas veces y un 1% aseguró que se las han hecho muchas veces (gráfica 25). Respecto a su reacción ante estas propuestas (gráfica 26), el 48% lo hizo de manera pasiva al simplemente alejarse o cambiarse de lugar (44% de las encuestadas) o no hacer nada (4% de las encuestadas). El restante 52% reaccionó de manera activa ante las propuestas de tener relaciones sexuales, la mayoría de ellas defendiéndose a través de pellizcos, aventones o gas pimienta (24%), gritando (17%) e incluso dando aviso a la policía (11%). Es de llamar la atención cómo, cuando tenemos un altísimo número de usuarias del transporte público que son violentadas sexualmente en actos que van desde el piropo hasta las relaciones sexuales forzadas, en realidad sólo una pequeña parte de las encuestadas (13%) recibió propuestas reales para tener relaciones sexuales. Pareciera que la violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público, entonces, no tiene que ver con el verdadero deseo de tener relaciones sexuales con una mujer en específico, sino que tiene que ver más con relaciones de poder y la normalización de la violencia comunitaria contra las mujeres, que con el verdadero deseo de tener un acto sexual consensuado.

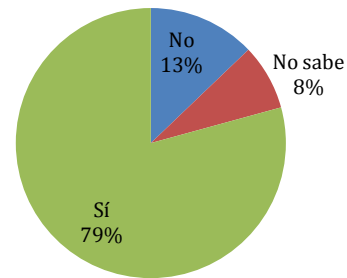
En cuanto a la gravedad de la propuesta para tener relaciones sexuales y si la usuaria lo consideraba o no un delito, estas fueron las respuestas:

**Gráfica 27. Que le hagan propuestas de tener relaciones sexuales a las mujeres en el transporte público le parece:**



De poca importancia	3.21%
Grave	95.03%
No sabe	0.97%
Sin importancia	0.78%
<b>Total general</b>	<b>100.00%</b>

**Gráfica 28. ¿Usted cree que esto es un delito?**

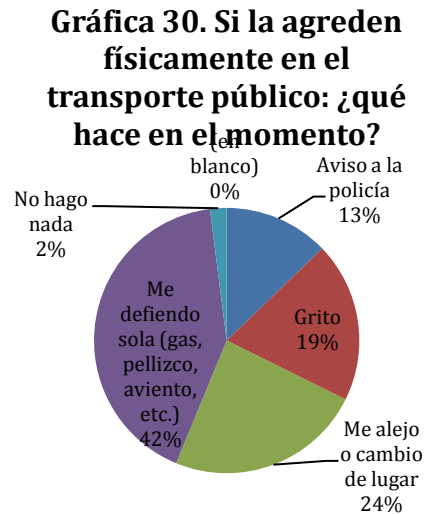
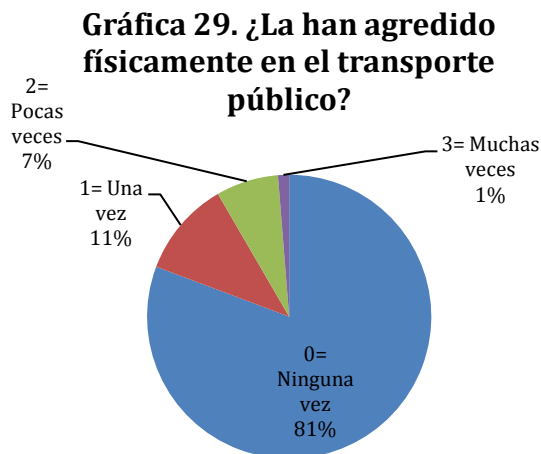


Como podemos observar en la gráfica 27, la mayoría de las usuarias consideró que la propuesta de tener relaciones sexuales algo grave (95.03% de las encuestadas) y que sí es también un delito (79% de ellas). En cuanto a la gravedad de esta práctica, el 4.96% restante afirmó que lo considera algo de poca importancia (3.21%), sin importancia (0.78%) o no sabe cómo considerarlo (0.97% de las encuestadas). En cuanto a la tipificación de estas propuestas como un delito (gráfica 28), quienes no contestaron que sí (21% de las encuestadas) se dividieron entre las que no consideran que las propuestas de carácter sexual sean un delito (13%) o quienes no saben si considerarlo un delito o no (8% de las encuestadas).

De acuerdo a lo que hemos visto en las respuestas anteriores comienza también a emerger otro patrón que tiene que ver con la relación entre la gravedad del acto y la percepción de este como un delito, y es aquí donde encontramos una de las fallas de información más graves y que se debe atender a través de una campaña intensa de comunicación, haciéndole saber a las usuarias que lo que hacen sus agresores o agresoras no sólo es grave sino también un delito. Su desconocimiento de que ciertas prácticas, incluso algunas consideradas como graves, son un delito, puede tener una relación directa con la falta de denuncia de estos hechos antes las autoridades correspondientes, y esto es algo que se puede resolver a través de una campaña de comunicación donde se les deje en claro a las usuarias del transporte públicos sus derechos en estos rubros, así como las alternativas que tienen o podrían tener para ejercer su derecho a moverse con seguridad en la ciudad.

El siguiente tema sobre el cual se cuestionó a las usuarias fue el de las agresiones físicas. Sobre el tema las encuestadas respondieron de esta manera:





Las agresiones físicas son uno de los actos de violencia contra las mujeres en el transporte público menos recurrentes de acuerdo a las respuestas de las usuarias encuestadas. Tal como se revela en la gráfica 29, un 81% de usuarias que manifestaron nunca haber sido agredidas en su trayecto o durante la espera del vehículo. Un 19%, sin embargo, afirma haber sufrido de agresiones físicas dentro o durante la espera, con un 11% que lo sufrió una vez, un 7% que lo ha sufrido pocas veces y un 1% que lo ha sufrido muchas veces. En cuanto a las respuestas de las usuarias ante una agresión física, estas se ubican mucho más en el campo de las reacciones activas (74% de las encuestadas) que de las pasivas (26% de las encuestadas). Las reacciones violentas por parte de las usuarias que fueron víctimas de una agresión física también se elevan en este rubro, con un 42% que afirma haber pellizcado, golpeado, aventado o echado gas pimienta a su agresor o agresora. Un 19% le gritó a la persona que la agredió y un 13% dio aviso a la policía de la agresión de la que fue sujeto. De quienes reaccionaron de manera pasiva un 24% se cambió de lugar o bajó de la unidad ante la agresión física y un 2% no hizo nada (gráfica 30).

Una de las razones por las que las agresiones físicas son mucho menos recurrentes que otro tipo de violencia hacia las mujeres en el transporte público puede deberse a constructos socioculturales, ya que las agresiones físicas de los hombres hacia las mujeres tienen una connotación más negativo ante las y los observadores que otro tipo de violencia que está más normalizada, como los piropos o los manoseos, y también eso contribuye a la baja de casos documentados a través de las usuarias a comparación de los otros tipos de violencia mencionados. Esta evidencia también se encuentra en las respuestas de las usuarias encuestadas acerca de la gravedad en la que ubican este tipo de agresiones, de acuerdo a lo que ellas mismas manifestaron en sus respuestas:

**Gráfica 31. Que agredan físicamente a las mujeres en el transporte público le parece:**

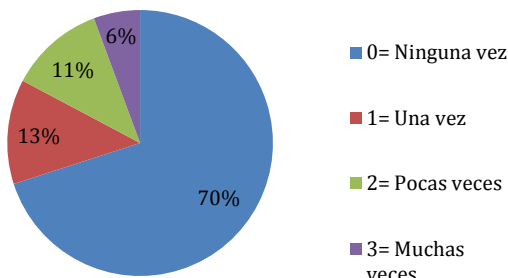


De poca importancia	0.78%
Grave	98.25%
No sabe	0.88%
Sin importancia	0.10%
<b>Total general</b>	<b>100.00%</b>

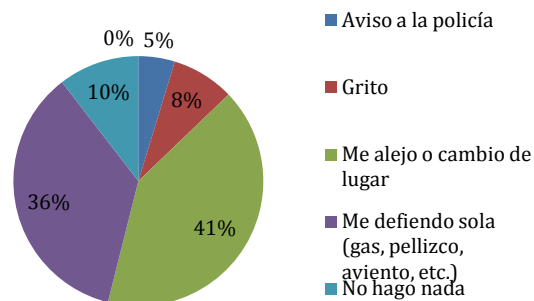
De acuerdo con la gráfica 31, casi el total de usuarias del transporte público encuestadas (98.25% de ellas) considera que las agresiones físicas dentro de los vehículos o mientras lo esperan son graves. Un número menor de usuarias (0.78%) cree que las agresiones físicas son de poca importancia y un 0.10% de ellas considera que no tienen importancia alguna. Un 0.88% de las usuarias del transporte público encuestadas manifestó que no sabe cómo juzgar las agresiones físicas hacia las mujeres en términos de cuán grave son.

Las humillaciones o denigraciones públicas de mujeres en el transporte público es la siguiente categoría que se abordó a través de las encuestas. En este rubro las usuarias encuestadas respondieron lo siguiente:

**Gráfica 32. ¿La han humillado o denigrado en el transporte público?**



**Gráfica 33. Si la humillan o denigran en el transporte público: ¿qué hace en el momento?**

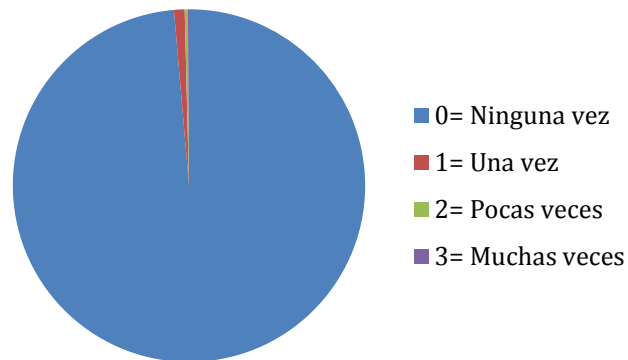


La cantidad de usuarias del transporte público que manifestó no haber sufrido nunca este tipo de agresión fue la mayoría de ellas con el 70% de las respuestas negativas. El 30% restante, las que sí la han sufrido, se dividió entre quienes la han sufrido sólo una

vez (13%), las que la han sufrido algunas veces (11%) y las que lo han vivido muchas veces (6%) (gráfica 32). De quienes han sido víctimas de humillación como usuarias del transporte público, la reacción se divide casi en partes iguales entre quienes lo hacen de manera pasiva (51%) y quienes lo hacen de manera activa (49%). Las que reaccionaron de manera pasiva se dividen entre quienes se alejaron o cambiaron de lugar (41%) y las que no tuvieron reacción alguna ante la humillación sufrida (10%). Por otra parte, quienes reaccionaron de manera activa en su mayoría se defendieron a través de pellizcos, empujones o con gas pimienta (36%), seguidas por quienes le gritaron a su agresor o agresora (8%) y quienes dieron aviso a la policía de la humillación sufrida (5% de las encuestadas), tal como puede verse en la gráfica 33.

El último rubro sobre el cual se cuestionó a las usuarias de transporte público en relación a los actos de violencia sufridos en sus trayectos o durante la espera de sus vehículos es el de las relaciones sexuales forzadas. Se preguntó a las usuarias sobre sus vivencias en este tema y esto fue lo que respondieron:

**Gráfica 34. ¿La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales en el transporte público?**

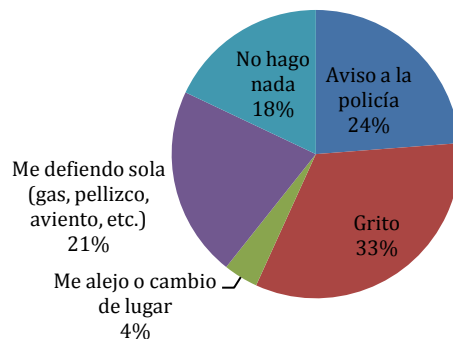


0= Ninguna vez	98.64%
1= Una vez	0.97%
2= Pocas veces	0.29%
3= Muchas veces	0.10%
<b>Total general</b>	<b>100.00%</b>

Según observamos en la gráfica 34, aunque la mayoría (98.64%) de las encuestadas manifiesta no haber sufrido nunca este tipo de violencia en el transporte público, hay un porcentaje de usuarias que asegura haber sido víctima al menos una vez (0.97%). También hay quienes afirman haberlo vivido algunas veces (0.29%) e incluso quien

dice haberlo sufrido muchas veces (0.10% de las encuestadas). Debido a la gravedad de este tipo de agresiones resulta casi increíble pensar que todo esto puede ocurrir en el marco del Sistema del Transporte Público de nuestro estado, pero las respuestas de las usuarias no dejan lugar a duda. Otro dato interesante viene cuando se les pregunta a las usuarias sobre su reacción ante una relación sexual forzada en el transporte público, y esto respondieron:

**Gráfica 35. Si la obligan a tener relaciones sexuales en el transporte público: ¿qué hace en el momento?**



Si bien la mayoría de las usuarias tiene una reacción activa (78% de las encuestadas) ya sea gritando (33%), defendiéndose con pellizcos, aventones o gas pimienta (21%) o dando aviso a la policía (24%). Sin embargo todavía hay un 22% de las usuarias que reacciona de manera pasiva, con un 18% que no hace absolutamente nada y un 4% que simplemente opta por cambiarse de lugar o alejarse de su agresor o agresora (gráfica 35). Estos datos terminan de formar una problemática internalizada en las mujeres sobre la autoprotección cuando vemos la última pregunta de este tema, relacionada a la gravedad con la que las usuarias del transporte público perciben este tipo de agresiones:

**Gráfica 36. Que obliguen a las mujeres a que tengan relaciones sexuales en el transporte público le parece:**



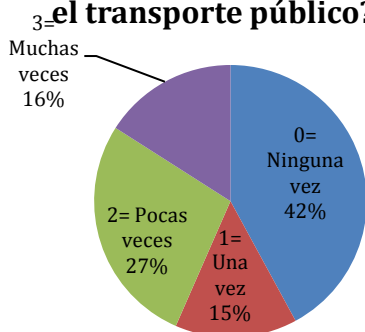
De poca importancia	0.39%
Grave	99.03%
No sabe	0.39%
Sin importancia	0.19%
<b>Total general</b>	<b>100.00%</b>

En la gráfica 36 podemos observar que, frente a una amplia percepción de gravedad por parte de las usuarias del transporte público (99.03% de las usuarias lo consideran un tipo de agresión grave) sigue existiendo un porcentaje, aunque pequeño, de mujeres que lo consideran de poca importancia (0.39%), sin importancia (0.19%) o que simplemente no sabe cómo categorizarlo (0.39%).

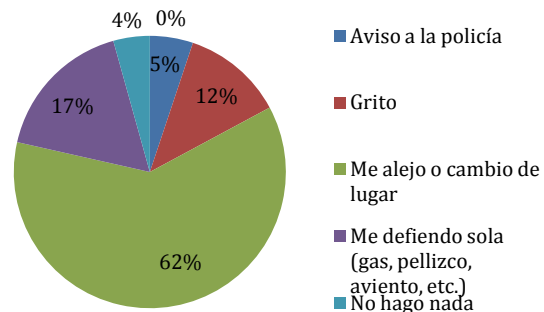
La percepción de las mujeres sobre la violencia ejercida hacia ellas es uno de los grandes retos que emergen y se vislumbran a través de esta investigación. Desde actos que se normalizan hasta considerarlos “sin importancia” hasta la nulidad en las reacciones, la violencia contra las usuarias del transporte público sea ha sistematizado tanto que se desvanece en la percepción de muchas mujeres que utilizan este medio de transporte. Es por eso que decidimos también indagar un poco sobre los sentimientos y percepciones de las mujeres sobre la propia violencia, más que sólo sobre sus vivencias, considerando que tanto los hechos como las percepciones de éstos forman parte del constructo que las mujeres crean sobre el transporte público en el Estado de Jalisco y que, por tanto, es necesario abordarlo para cumplir los objetivos del presente diagnóstico.

Como parte de las encuestas entonces, se les preguntó hacia las mujeres también sobre sus miedos a ser atacadas sexualmente en el transporte público y estas fueron sus respuestas:

**Gráfica 37. ¿Le han hecho sentir miedo de ser atacada o abusada sexualmente en el transporte público?**



**Gráfica 38. Si siente miedo de ser atacada o abusada sexualmente: ¿qué hace en el momento?**



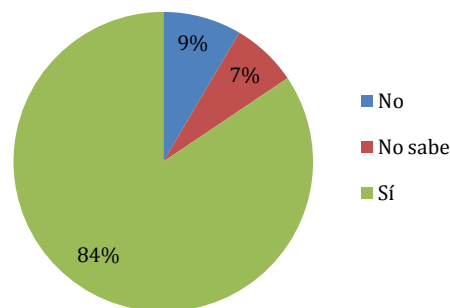
En la gráfica 37 puede observarse que la mayoría de las usuarias (58%) manifestó haber sentido miedo en al menos una ocasión frente a un 42% que dijo nunca haberlo sentido. Las que aseguraron sentir o haber sentido este miedo se dividieron entre quienes lo sintieron una vez (15%), pocas veces (27%) o muchas veces (16%). Frente al miedo, sin embargo, la acción es mayoritariamente pasiva, comprobándose una vez más la relevancia del contacto físico en la reacción de las usuarias del transporte público (gráfica 38). De las mujeres encuestadas que manifestaron sentir miedo, un 66% prefirió reaccionar de manera pasiva, ya sea alejándose o cambiando de lugar (62%) o no hacer nada (4%). A quienes el miedo las motivó a reaccionar de manera activa (34% de las encuestadas) la mayoría prefirió actuar físicamente en contra de su agresor o agresora, ya sea con gas pimienta, pellizcos o empujones (17% de las encuestadas), seguidas por quienes le gritaron (12%) y por último quienes dieron aviso a la policía (5% de las encuestadas).

Posteriormente, se les preguntó a las encuestadas si consideraban o no que este tipo de situaciones en el marco del sistema de transporte público fueran graves o no, y si constituían un delito o no, y estas fueron sus respuestas:

**Gráfica 39. Sentir miedo de ser atacada le parece:**



**Gráfica 40. ¿Usted cree que esto es un delito?**



En la gráfica 39 se revela que la mayoría de las usuarias encuestadas (96.69%) consideró que esas situaciones dentro del transporte público son graves, un 1.36% cree que son de pocas importancia y un 0.68% lo considera como algo sin importancia. En la gráfica 40 vemos cómo un 1.27% de las usuarias encuestadas no

supo cómo catalogar este tipo de acciones. El miedo a ser atacada o abusada sexualmente en el transporte público, para el 84% de las usuarias encuestadas, constituye un delito. El 16% restante o no lo considera como tal (9%) o no sabe cómo catalogarlo (7% de las encuestadas).

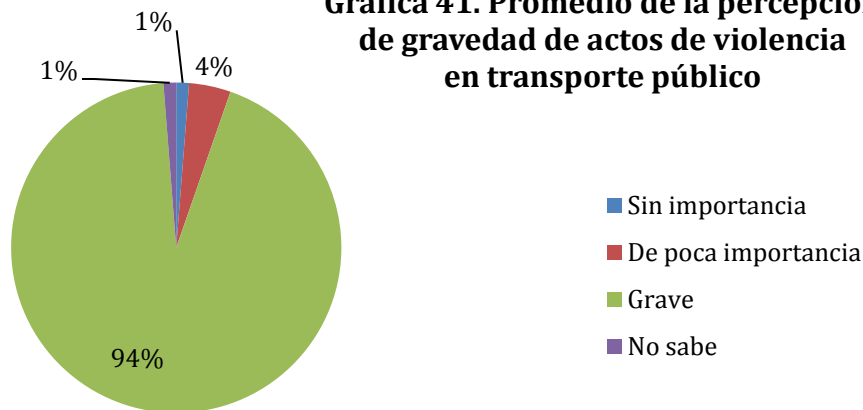
De acuerdo entonces a las respuestas obtenidas comienzan a surgir algunos elementos clave para el objetivo de la Acción AI.1 (PAIMEF, 2015) y que tiene que ver con los conocimientos, reconocimientos y reacciones ante la violencia, así como aquellos elementos del sistema de transporte público del Estado de Jalisco que permiten que los actos de violencia se repitan una y otra vez en agravio de las usuarias.

Primeramente, hay tres elementos que emergen como de suma importancia para que las usuarias categoricen un acto de violencia hacia ellas como algo grave y/o digno de reaccionar activamente ante él, que son:

- Lo físico: son percibidas como más graves aquellos actos que conllevan consigo un contacto físico entre el agresor o agresora y la víctima.
- Lo frecuente: parecería, de acuerdo a las respuestas de las usuarias, que la frecuencia lleva a la normalización en vez de encender focos rojos. Entre más frecuente es el agravio, entonces, se percibe como más normal y por tanto más grave.
- Lo vivencial: aquellas que han vivido en carne propia ciertos actos de violencia en el transporte público son más propensas a ser empáticas con la situación y considerar los actos como algo grave o digno de denunciarse.

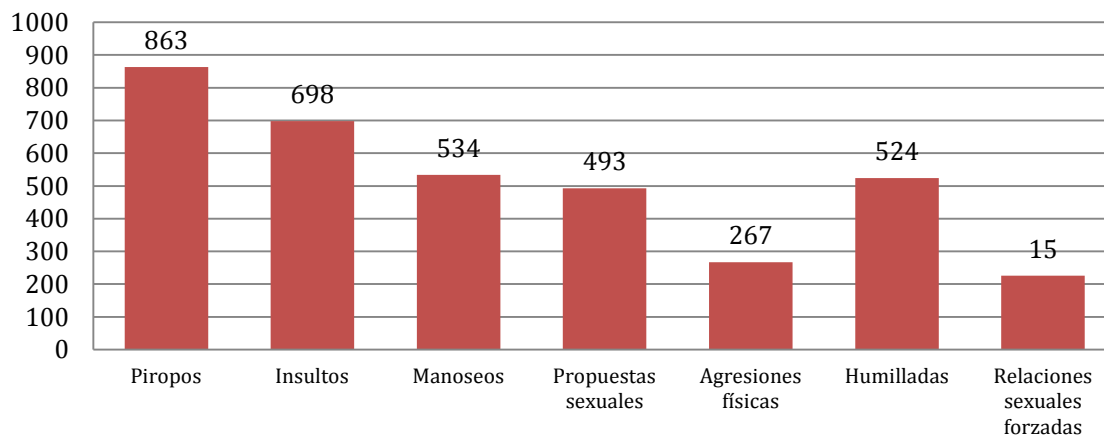
El tomar en cuenta estas tres categorías dentro de la campaña de comunicación y las acciones de autoprotección por parte de las mismas mujeres enriquecerá la propuesta y mejorará el impacto que la campaña pudiera tener en sus vivencias como usuarias del transporte público, ya que de hecho la mayoría de las usuarias de transporte público sí perciben las agresiones que reciben en este sistema como algo grave:

**Gráfica 41. Promedio de la percepción de gravedad de actos de violencia en transporte público**



En segunda, podemos ver ahora con más claridad las tendencias estadísticas en cuanto a las acciones violentas en contra de las mujeres en el transporte público y sus reacciones, lo cual también proporciona muy valiosa información para realizar eficazmente este diagnóstico:

**Gráfica 42. Número de usuarias violentadas según tipo de agresión**



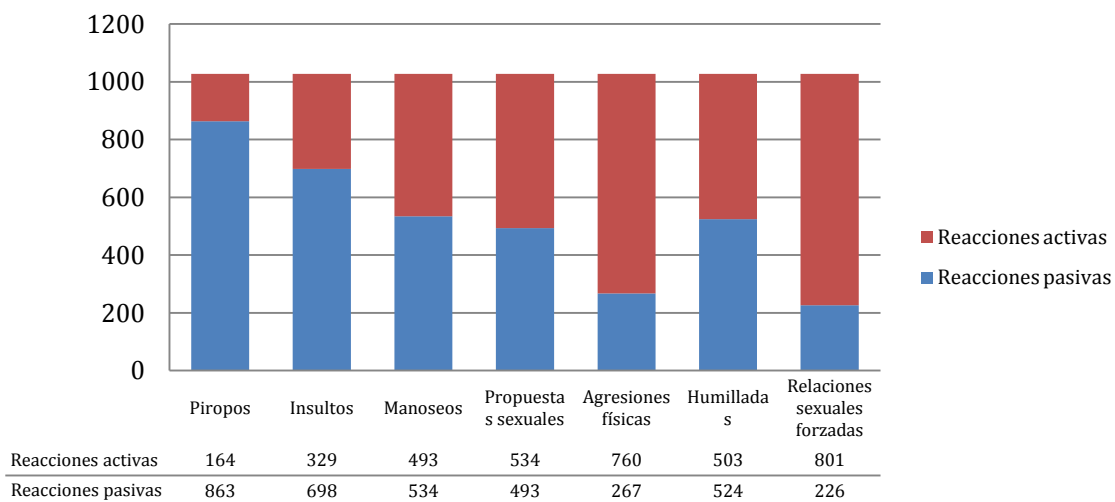
Tal como puede observarse en la gráfica 42, de las 1027 usuarias encuestadas, 863 de ellas manifestó haber sido objeto de piropos o frases de carácter sexual en el transporte público, siendo esta práctica la más frecuente de acuerdo a las usuarias. El segundo acto de violencia más común en el transporte público de acuerdo a las usuarias encuestadas es el insulto, 698 usuarias reportan haberlo vivido. Siguen las 534 usuarias que aseguraron haber sido víctimas de manoseo o toqueo en el transporte público. A los manoseos les siguen las humillaciones con 524 usuarias que afirman haber sido víctimas de este tipo de agresión en el transporte público. 267 reportan haber recibido agresiones físicas, mientras 493 afirman haber recibido



propuestas de índole sexual en el transporte público. En el último lugar se ubican las usuarias que manifestaron haber sido forzadas a tener relaciones sexuales, fueron 15 usuarias las que lo reportaron.

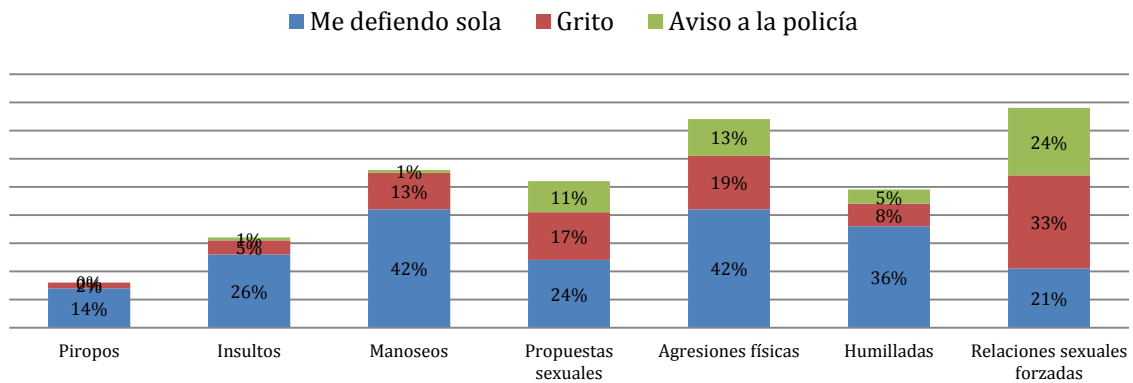
Las reacciones de las usuarias ante los distintos tipos de violencia son indicadores también de suma importancia para esta investigación, por lo que se hizo el ejercicio de cruzar la información de las reacciones activas (gritos, pellizcos, empujones, denuncias ante la policía, etcétera) y las reacciones pasivas (no hacer nada, cambiarse de lugar, bajarse de la unidad) con respecto al tipo de agresión sufrida.

**Gráfica 43. Reacciones de las usuarias encuestadas según tipo de agresión**



En la gráfica 43 analizamos las reacciones de las usuarias según el tipo de agresión que padecieron. De acuerdo con los resultados, podemos observar que los piropos, los insultos y las humillaciones, que son los tres tipos de agresión más común, también son aquellos en los que las usuarias reaccionan de manera más pasiva. Con esto se comprueba lo dicho anteriormente entre la relación de la frecuencia y la normalización de las prácticas violentas hacia las mujeres en el transporte público: pareciera que lo que más sucede se percibe como normal, por lo que la reacción es menos activa. También vemos una relación directa entre el contacto físico y las reacciones activas, de tal modo que aquellas agresiones que conllevan una agresión al cuerpo de las usuarias provocan en ellas reacciones más activas. Sin embargo, de acuerdo a las respuestas, estas reacciones activas no llegan a convertirse en denuncia ante las instancias correspondientes, la mayoría se quedan sólo en acciones de auto defensa como pellizcos, empujones, golpes y uso de gas pimienta, o en gritar al agresor o agresora, tal como puede observarse también en la gráfica 44.

**Gráfica 44. Tipos de reacción activa según tipo de agresión**

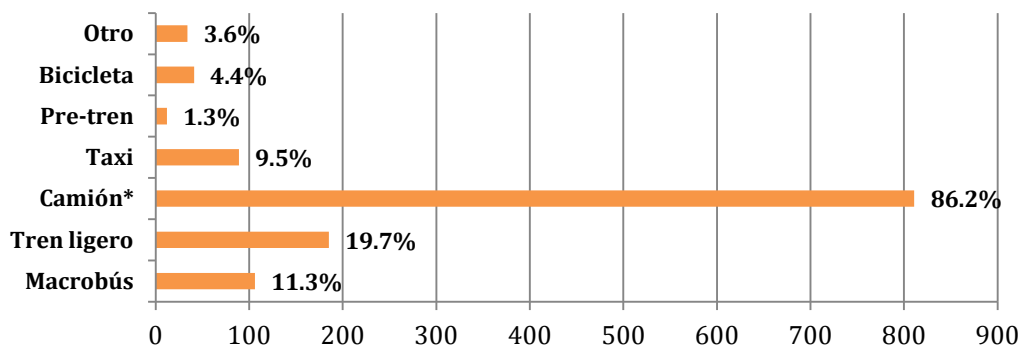


De acuerdo a las respuestas, las relaciones sexuales forzadas y las agresiones físicas son los dos tipos de agresiones que más se denuncian ante la policía, los piropos no los denuncian nunca. Se deja pues en manos de las usuarias, por lo general, la propia defensa frente a las agresiones en el transporte público.

También se decidió ahondar en las agresiones que las usuarias sufrían y encontrar otro tipo de información sociodemográfica que nos ayude a ubicar zonas, horarios y otro tipo de categorías que nos ayuden a hacer la campaña de información y prevención más efectiva, por ejemplo, saber qué tipo de transporte público –de toda la oferta que tenemos en la zona metropolitana de Guadalajara: camiones, tren ligero, Macrobus, etcétera- era aquella donde se sufre más violencia, qué zonas son las más peligrosas, los horarios, etcétera.

Comenzamos preguntando a las usuarias en qué tipo de transporte público habían sufrido agresiones y sus respuestas (podían nombrar más de un tipo de transporte) se dieron el siguiente modo:

**Gráfica 45. Tipo de transporte donde padecieron violencia:**



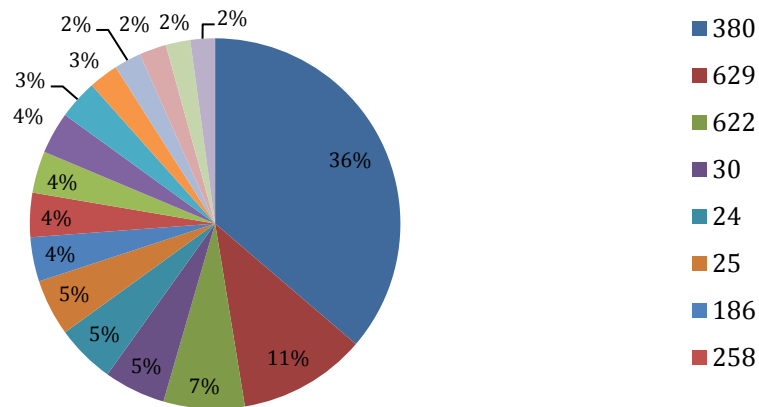
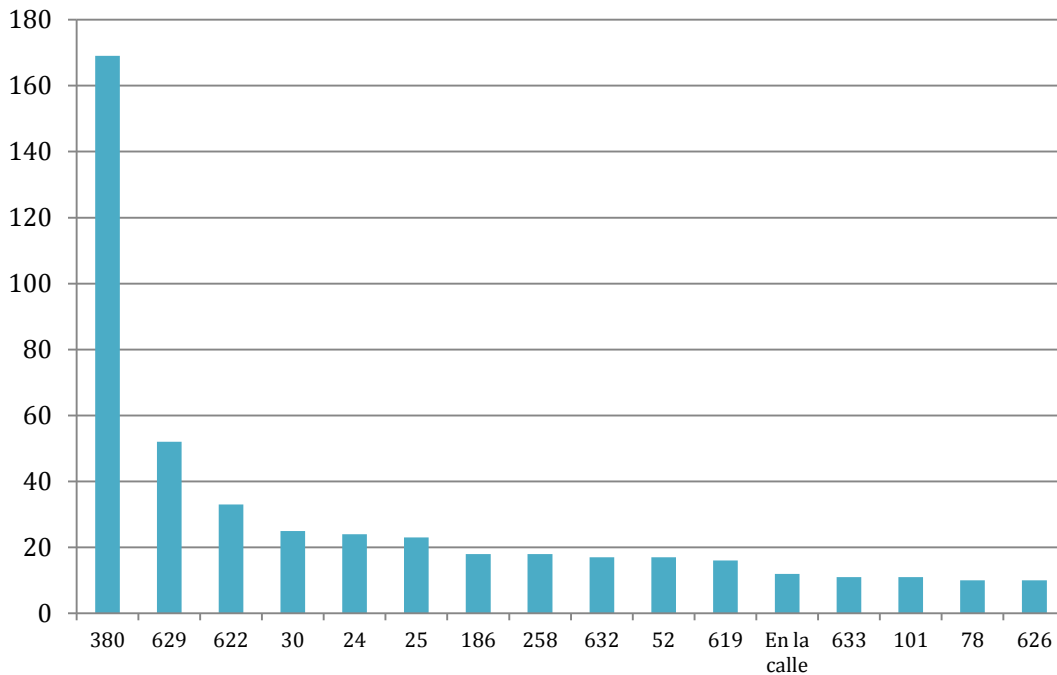
De acuerdo con la respuesta de las usuarias en la gráfica 45, el autobús urbano o camión es aquel donde más han sufrido de violencia, con una clara ventaja con respecto al resto de los tipos de transporte público que existen. Su respuesta, de acuerdo a lo que vimos a través de las herramientas cualitativas y de revisión documental, tiene varios factores: primero, las paradas de camiones son percibidas por las usuarias como uno de los puntos más peligrosos del sistema de transporte público, al estar mal ubicadas, solas y muchas veces sin iluminación, cuestión que contrasta con una estación de tren ligero o de Macrobus que siempre está iluminada y que tiene vigilancia. También manifestaron que el no saber a qué hora va a llegar el camión, mientras esperan por él en las circunstancias antes mencionadas, agrava la situación de vulnerabilidad de las usuarias, cosa que no pasa con el taxi o con la bicicleta, donde el tiempo de espera es mínimo a comparación de muchas rutas de camión. La misma estructura del camión, por ejemplo, también incentiva a las agresiones en contra de las usuarias, ellas mismas señalan que la parte trasera del vehículo es un lugar inseguro ya que tiene recovecos y espacios más privados donde varias de las agresiones pueden ser realizadas sin problema alguno. Otra de las razones por las cuales los camiones son los que salieron con la calificación más alta respecto a los vehículos y espacios en donde se generan más actos de violencia en contra de las mujeres también tiene un aspecto estadístico y sumamente sencillo: hay muchos más camiones que vagones de tren ligero o Macrobus en el Estado de Jalisco, por lo que es lógico que estadísticamente haya más agresiones a las mujeres ahí que en cualquier otro tipo de transporte público<sup>18</sup>.

Ahondando sobre el tema de los camiones, descrito por las usuarias encuestadas como el tipo de transporte público donde más frecuentemente se cometen agravios en contra de ellas, se les pidió que hicieran una lista de las rutas de camión en las cuales ellas hubieran sufrido algún tipo de acto violento. Los resultados quedaron de la siguiente manera, presentados tanto en número de respuestas como en porcentajes:

---

<sup>18</sup> El equipo de investigación no pudo obtener información precisa y certera sobre la cantidad de autobuses que hay en Jalisco y su relación proporcional respecto a otro tipo de transporte. Se sugiere seguir en contacto con el Instituto de Movilidad y Transporte, para ahondar sobre estas cuestiones.

**Gráfica 46 (a y b). Rutas en las que se han sucedido incidentes de violencia contra las usuarias**

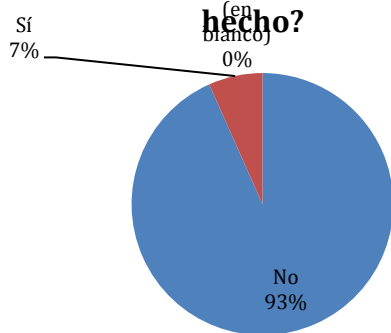


Como podemos ver en las gráficas 46 (a y b), la ruta 380 es donde las usuarias reportan haber recibido más agresiones. Es precisamente en esta ruta donde ya se han intentado aplicar algunas estrategias para reducir la violencia en contra de las mujeres, como hacer asientos exclusivos –de color rosa- e incluso unidades completas donde sólo pudieran subir mujeres, pero esto no ha desincentivado a los agresores o agresoras de continuar con los actos de violencia en contra de las usuarias del transporte público. Al menos el 36% de los actos de violencia en los camiones son realizados en alguna unidad de la ruta 380, por lo que esta ruta debe ser prioritaria en el programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco. También se debe considerar que la 380 no es la ruta que

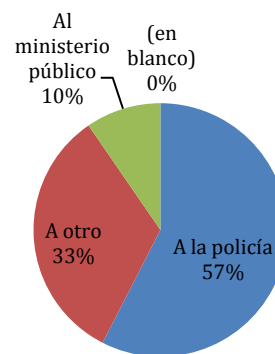
tiene más incidencia de uso, sino la 629, la cual es mucho menos mencionada en lo que se refiere a incidencias de violencia (36% en la 380 y 11% en la 629) y es usada con mayor frecuencia.

Una de las cuestiones más importantes surgidas en este diagnóstico tiene que ver con la ausencia de denuncias de parte de las usuarias agredidas, por lo que este equipo de trabajo decidió abundar en este tema preguntando a las usuarias encuestadas específicamente sobre este tema. Las respuestas fueron las siguientes:

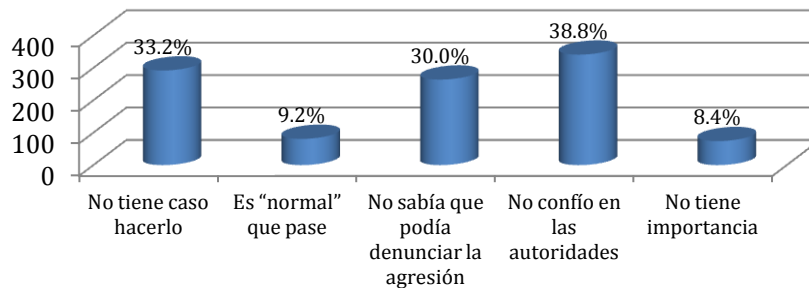
**Gráfica 47. ¿Cuándo alguna de estas situaciones le ocurrió, le avisó a alguna autoridad o denunció este hecho?**



**Gráfica 48. Si sí denunció ¿a dónde acudió?**



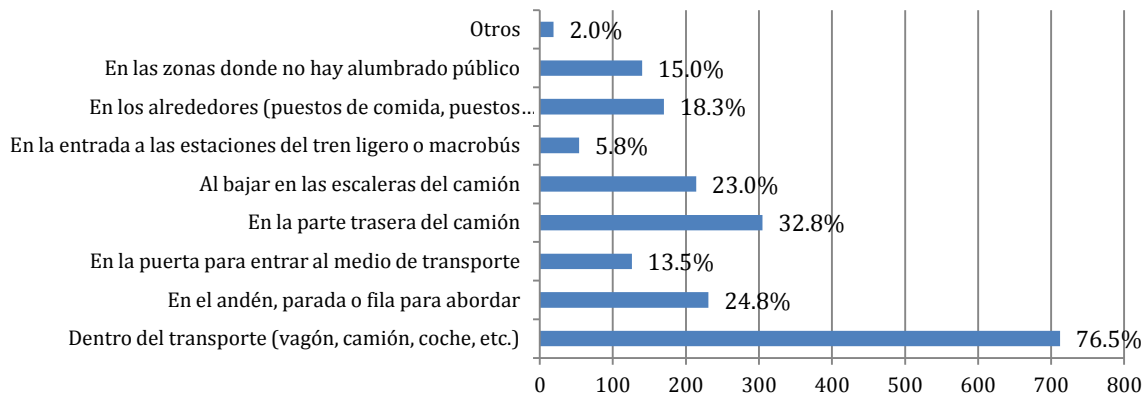
Como podemos ver en las gráficas 47 y 48, la falta de cultura de la denuncia es una de las principales problemáticas para la procuración de justicia ante este tipo de violencia contra las mujeres y que también permite seguir repitiendo el ciclo de la violencia hacia las usuarias del transporte público, con sólo un 7% de usuarias agredidas que denunciaron formalmente la situación ante las autoridades, y de ese 7% sólo el 10% llevó su denuncia hasta el ministerio público. Al preguntarles la razón por la cuál no se denunció su agresión, las respuestas de las usuarias fueron las siguientes:

**Gráfica 49. Razones por las que no denunciaron:**

Tal como puede observarse en la gráfica 49, la normalización de la violencia cobra factura en el momento de la denuncia, con un 17.6% de las usuarias agredidas que no denuncia porque considera que lo que le pasó es normal o no tiene importancia. Un 30% de las usuarias afirman que no sabían que se podía denunciar su agresión, por lo que aquí se deja entrever una segunda problemática relacionada al desconocimiento de las usuarias de sus derechos. Sin embargo un 72% de las usuarias, la mayoría, afirmó que la razón por la cual no realizaron sus denuncias es por falta de confianza en el sistema de procuración de justicia debido a la falta de resultados o a la simple desconfianza en quienes la procuran.

Se perfila entonces la falta de denuncia como una de las principales problemáticas a atender por parte del programa de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público, al ser la denuncia uno de los factores clave para que las autoridades correspondientes y competentes puedan ayudar a solucionar este problema, dar seguimiento a los casos, hacer estadísticas y muchas otras utilidades más. Pero también queda un gran pendiente para quienes procuran la justicia en nuestro estado en trabajar en la reconstrucción de la confianza de las usuarias para poder generar espacios de denuncia efectivos.

A lo largo del diagnóstico se fue manifestando cada vez más la ausencia de una perspectiva de género dentro del sistema del transporte público. La muestra está no sólo en la cantidad de agresiones que sufren diariamente las usuarias, sino en las respuestas que dejan entrever distintos espacios y prácticas generadas por el mismo sistema que permiten perpetuar e incluso agravar las agresiones hacia las usuarias. Por ello, se tomó la determinación de consultar a las usuarias a través de la encuesta sobre los espacios físicos en donde ellas han experimentado en carne propia la violencia en el transporte público, y estas fueron sus respuestas:

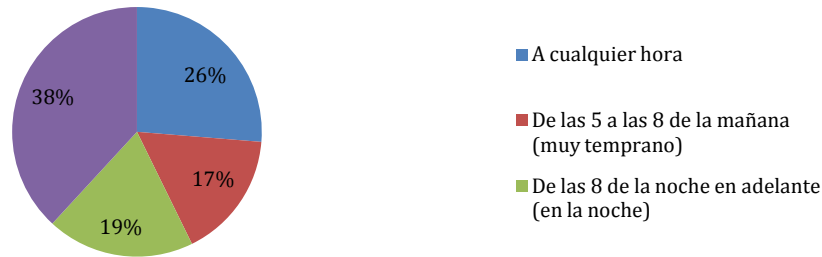
**Gráfica 50. Lugares donde han padecido violencia:**

Las respuestas de la gráfica 50 brindan mucha luz acerca de los espacios en donde se debe reforzar la seguridad a las usuarias y son sumamente interesantes. Primero, las usuarias identifican que el espacio donde más les han sucedido las agresiones es adentro del vehículo (vagón, camión, coche, etcétera) con un 76.5% de las respuestas afirmativas. El segundo lugar que ellas mencionan como aquel donde más agresiones han recibido es la parte trasera de los camiones, con un 32.8% de las menciones, seguido por la parada del camión o andén con un 24.8% y al bajar las escaleras del camión con un 23% de las respuestas. El 18.3% de las agresiones, según lo manifestaron las usuarias, sucedió en los alrededores de la parada del camión o andén, y el 15% identificó como peligrosas aquellas zonas donde no hay alumbrado público, ya sea en su camino desde o hacia la parada del camión o del andén. Un 13.5% aseguró que sufrió de agresiones en la puerta para entrar al vehículo y un 5.8% dijo que las sufrió en el acceso a los andenes del tren ligero o Macrobus.

Durante los grupos focales, las usuarias aseguraron que las paradas del camión es uno de los sitios en los que se sienten más inseguras, debido a que muchas veces están muy escondidas o en zonas que están pobremente iluminadas, también debido a que están ubicadas en esquinas dicen que muchas veces se les agrede con piropos o frases de carácter sexual desde los automóviles que están esperando que el semáforo se ponga en verde, dejándolas a ellas si posibilidad de defenderse. También dijeron que en los andenes del Macrobus o del tren ligero se sienten más seguras debido a la presencia de policías y a que siempre están iluminados.

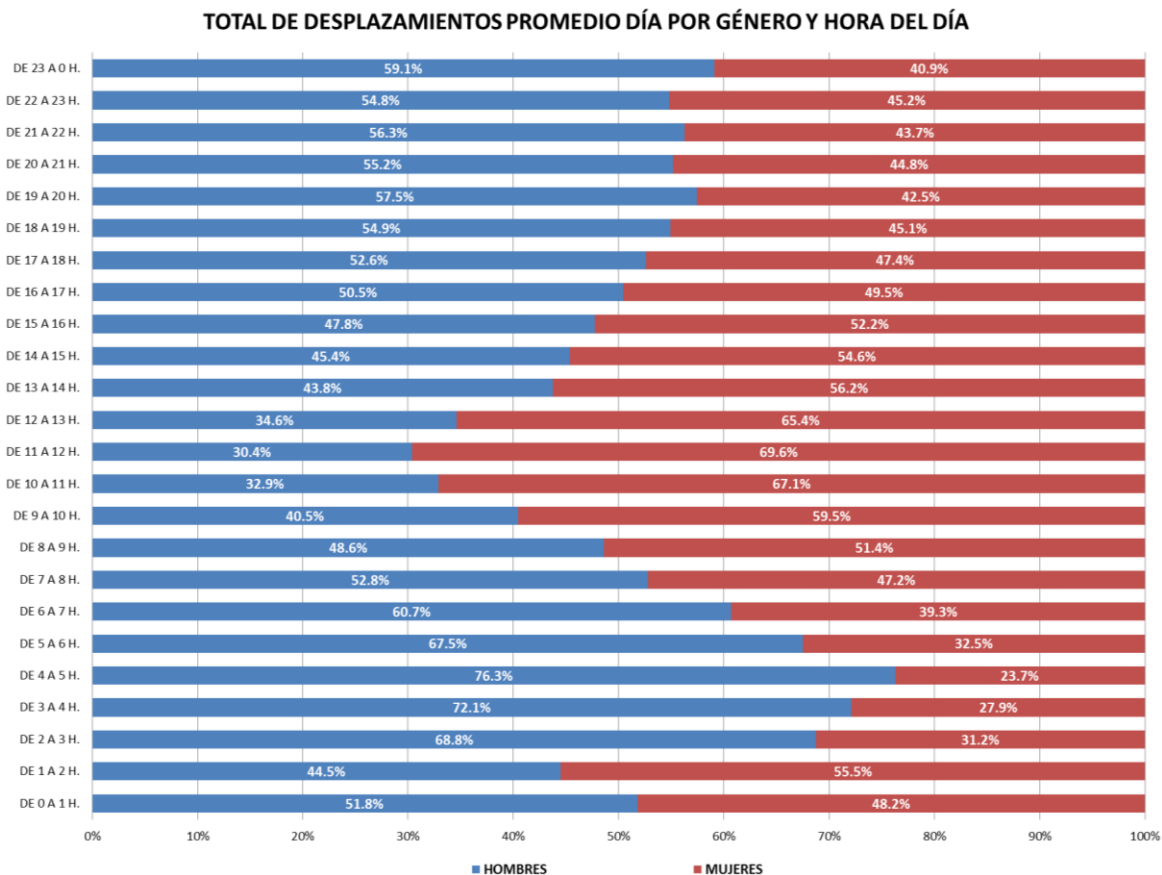
Posteriormente se procedió a ahondar sobre los horarios en que las usuarias habían recibido las agresiones, para establecer cuáles horas presentan mayor peligro para las usuarias del transporte público. Sus respuestas fueron las siguientes:

**Gráfica 51. En qué horario (mayoritariamente) sucedieron los hechos:**



Como podemos ver en la gráfica 51, no hay patrón claro sino que las agresiones se distribuyen a lo largo del día, con un pequeño ascenso en las horas pico (horas laborales, de 8:30 a.m. a 7.30 p.m.) que también tiene que ver con que son las horas de más uso del transporte público. De acuerdo a información publicada por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco así se utiliza el transporte público en nuestro estado, segregado por horarios y por sexo:

**Gráfica 52. Total de desplazamientos:**

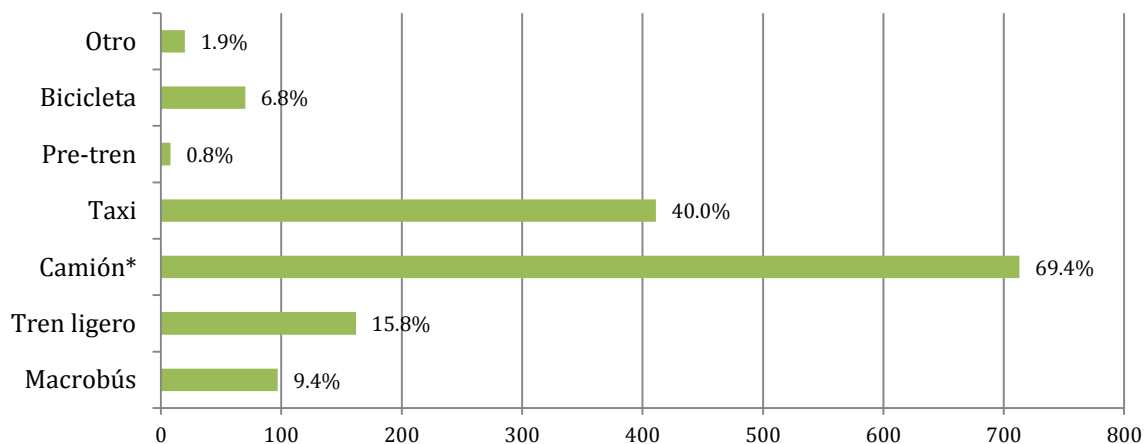




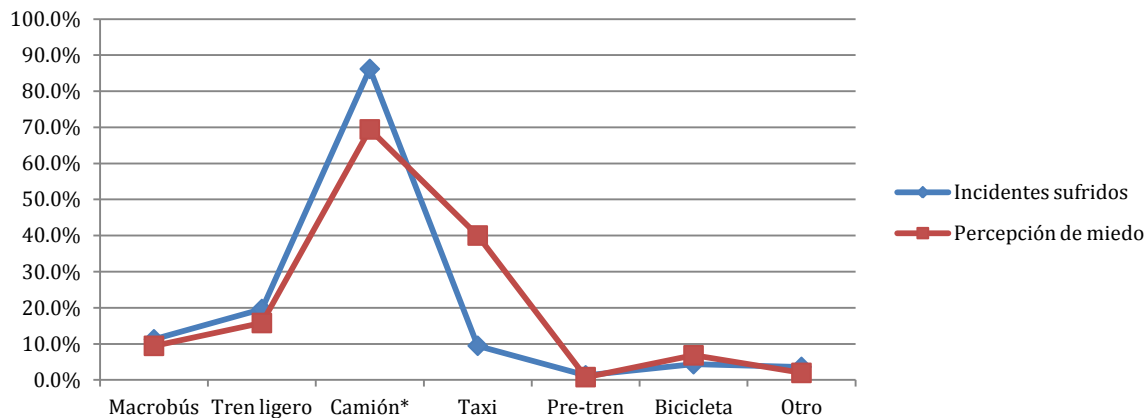
Si bien en las respuestas de las usuarias se deja entrever que las agresiones suceden prácticamente a cualquier hora del día, también podemos ver que en los horarios más oscuros (muy temprano por la mañana o tarde por la noche) las mujeres sí reducen drásticamente el uso del transporte público y se encuentra una mayor presencia masculina en los vehículos. Las usuarias entrevistadas y participantes de los grupos focales revelan que son en estos horarios, aquellos donde no hay luz de día, donde más miedo sienten y aunque la frecuencia de agresiones no sea destacadamente más alta, sí consideran que pueden llegar a ser más graves debido a la oscuridad y a la soledad de las calles.

Como ya vimos que el miedo es un factor importante de decisión para las mujeres sobre si usan o no el transporte publico, se abundó más sobre este tema, y se le preguntó a las usuarias en qué medio de transporte sentían más miedo. Sus respuestas fueron las siguientes:

**Gráfica 53. Transporte en el que sienten más miedo:**



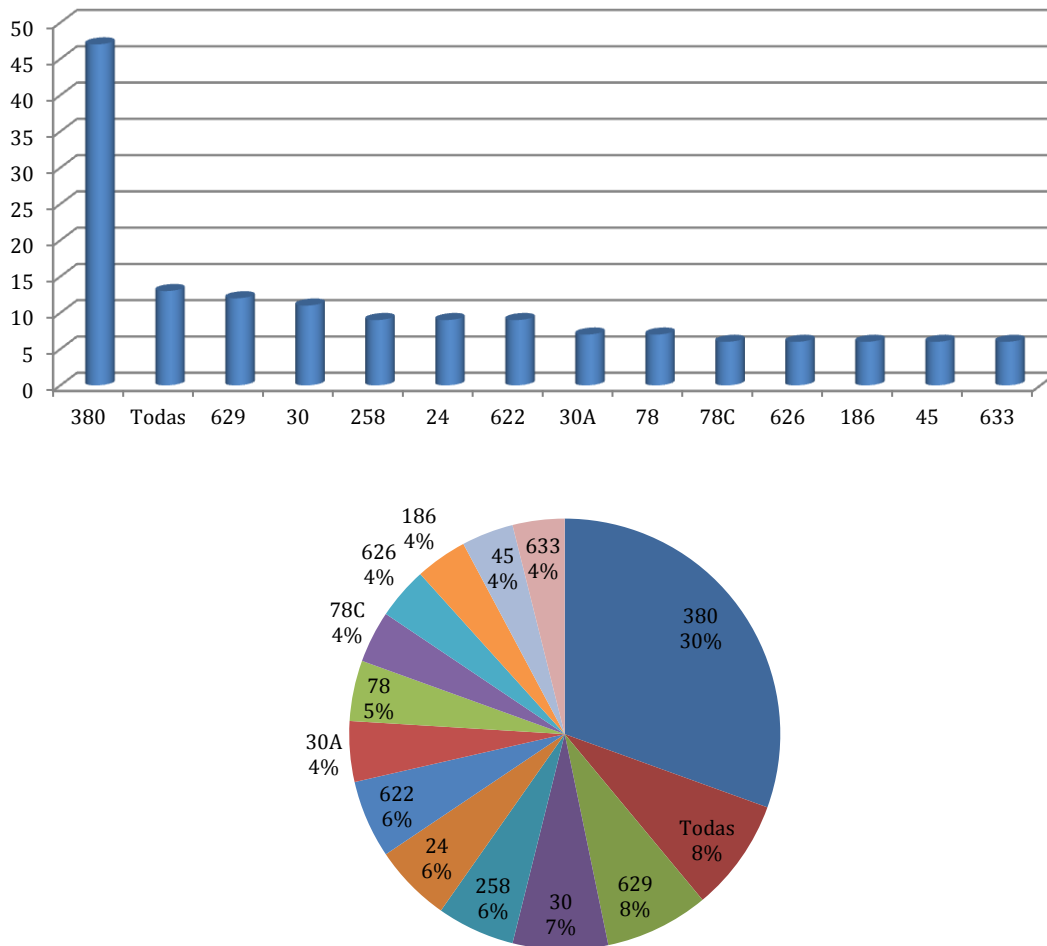
En la gráfica 53 observamos que el camión es el medio de transporte en que las usuarias aseguran sentir más miedo con un 69.4% de las respuestas, seguidas por el taxi con un 40% de las respuestas. Se procedió entonces a hacer un cruce entre la sensación de miedo de las usuarias y las agresiones documentadas, quedando de la siguiente manera:

**Gráfica 54. Sensación de miedo y agresiones documentadas:**

Como podemos ver en la gráfica 54, la percepción de miedo que las usuarias tienen del camión va de la mano con las agresiones recibidas, siendo el camión el lugar donde más agresiones hay documentadas. Llama la atención el taxi, que si bien tiene una frecuencia menor de agresiones en contra de las usuarias, en el imaginario colectivo de éstas la percepción de miedo es muy alta. El pre-tren se ubica como el medio de transporte con menos agresiones registradas y con una menor percepción de miedo. De acuerdo a la gráfica, la percepción de miedo de las usuarias sí va de la mano con los incidentes que se sufren en los distintos medios de transporte, con excepción del taxi.

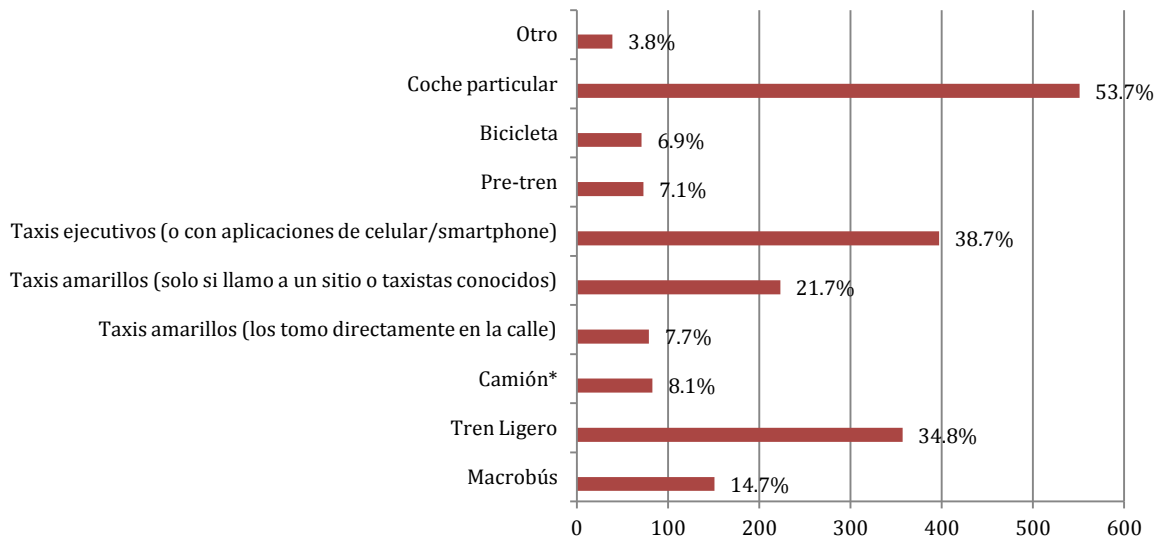
Siendo el camión el medio de transporte donde más agresiones ocurren y también donde más miedo sienten las usuarias, procedimos a preguntarles sobre las rutas donde más miedo sienten o donde perciben más vulnerabilidad, y estos fueron los resultados, presentados tanto en número de respuestas como en porcentajes:

**Gráfica 55 (a y b). Rutas en que las usuarias sienten más miedo:**



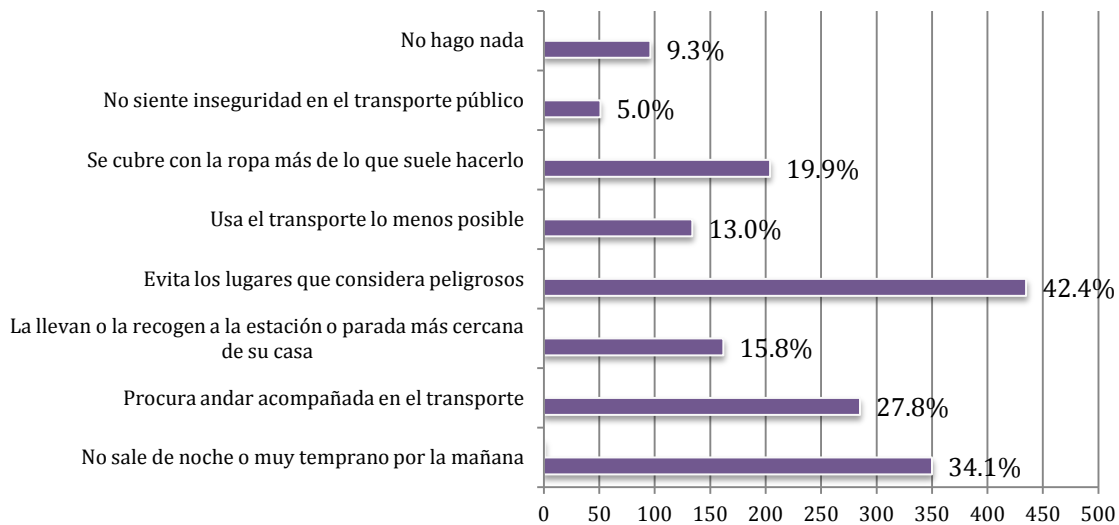
Debido a la cantidad de agresiones documentadas por las usuarias, en la gráfica 55 (a y b) podemos observar que éstas se convirtieron en parte de la cultura popular relacionada al transporte público en el Estado de Jalisco, la ruta 380 es la más mencionada como la más peligrosa o donde más miedo sienten las usuarias de transporte público. Una vez más, el ojo del programa de prevención ante la violencia hacia las mujeres en el transporte público debe voltearse de manera particular a esta ruta, denunciada por las usuarias encuestadas como una de las más peligrosas, donde más frecuentemente suceden agresiones y donde más vulnerables se sienten.

Para cerrar el tema del miedo, también se preguntó a las usuarias en cuál medio de transporte se sienten más seguras, y estas fueron sus respuestas:

**Gráfica 56. Transporte en el que se sienten más seguras:**

En la gráfica 56 el automóvil particular aparece como la opción más segura para las usuarias, emergiendo ahí un problema de índole económica, medioambiental y de movilidad en nuestro estado. Como ya habíamos abordado, Jalisco es uno de los estados más motorizados del país y la peligrosidad del transporte público en la percepción de las mujeres contribuye a que este problema no sólo se mantenga, sino se incremente con el paso del tiempo. También se señala a los taxis ejecutivos y aquellos que usan aplicaciones de celular, como la segunda opción en materia de seguridad para las mujeres. El transporte colectivo mejor posicionado es el tren ligero, de acuerdo con las usuarias entrevistadas y participantes del grupo focal, debido principalmente a la seguridad que hay en las estaciones, con policías, iluminación y entradas especiales para mujeres.

Respecto a las reacciones de las usuarias sobre este miedo, se les preguntó de qué manera se autoprotegen cuando usan el transporte público y éstas fueron sus respuestas:

**Gráfica 57. Formas de autoprotección:**

En la gráfica 57 observamos que son distintas acciones las que las mujeres tienen que realizar para sentirse seguras en el transporte público, que implican desde cambiar su rutina hasta invertir dinero para utilizarlo lo menos posible. Hay una afectación profunda, entonces, en distintos ámbitos de la vida de las usuarias para intentar protegerse ante la inseguridad en el transporte público, que va –según ellas mismas expusieron en las entrevistas y grupos focales- desde cambiarse de casa o comprar un automóvil hasta vestirse distinto o cambiar su rutina. En los casos más graves algunas usuarias manifestaron que prefirieron dejar de trabajar o cambiarse de trabajo, aunque ganaran menos dinero, con tal de no tomar tantos camiones o de usar el tren ligero. Estas afectaciones son justificación suficiente para proceder inmediatamente a implementar el programa de prevención de la violencia en el transporte público y así mejorar la vida de miles de mujeres en el Estado de Jalisco.

#### 4.2. Categorías de análisis

Las preguntas y guías elaboradas para la aplicación de las herramientas de investigación estuvieron destinadas a ahondar en las siguientes cuestiones:

**a) 4.2.1. Conocimiento de las usuarias sobre el marco legal que sustenta los Derechos Humanos de las Mujeres**

- Conocimiento o desconocimiento de sus derechos humanos y como mujeres a una vida libre de violencia.
- Conocimiento o desconocimiento de los tipos y modalidades de la violencia

**b) 4.2.2. Reconocimiento de la violencia en el transporte público**

- Reconocimiento de las distintas prácticas de agresión que se llevan a cabo en el sistema de transporte público
- Percepción de miedo e inseguridad y los distintos modos de transporte público
- Reconocimiento de la violencia en el transporte público como algo grave
- Reconocimiento de la violencia en el transporte público como un delito

**c) 4.2.3. Reacciones ante la violencia en el transporte público**

- Reacciones pasivas ante la violencia en el transporte público
- Reacciones activas ante la violencia en el transporte público
- Cultura de la denuncia como reacción ante la violencia en el transporte público
- Medidas que toman las mujeres ante la inseguridad en el transporte público

**d) 4.2.4. Medios de difusión idóneos para el Programa**

- Consumo de información por parte de las usuarias del transporte público

**e) 4.2.5. Estadísticas de violencia en el transporte público**

- Tipos de transporte, rutas, lugares y horarios en el que han padecido las acciones violentas reportadas por las mismas usuarias

**f) 4.2.6. El Sistema de Transporte Público y la perspectiva de género**

- Mobiliario urbano y el transporte público
- Vehículos de transporte público y la perspectiva de género
- Estadísticas de agresiones en el sistema de transporte público de Jalisco

Para los fines de este diagnóstico, después de la sistematización de resultados se elabora el árbol de problemas, para llevar a cabo el proceso de análisis de los problemas, con sus causas y efectos. Esta herramienta consiste en una serie de pasos que permiten analizar y sistematizar, participativamente, la información generada en la fase del diagnóstico, en la que se utilizaron las siguientes técnicas de recogida de información:

- Revisión documental.
- Revisión de ordenamientos normativos y programáticos.
- Aplicación y sistematización de las encuestas.
- Aplicación y sistematización de dos entrevistas semiestructuradas aplicadas a usuarias del transporte público.
- Trabajo con un grupo focal.
- Trabajo presencial junto el personal del IJM y de integrantes de la Red para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte público por medio de mesas de trabajo en las cuales se elaboraron de manera participativa los árboles de problemas y de objetivos.

## 5. Problematización, causas y efectos

En este apartado se expone cada uno de los problemas, causas y efectos que fueron sistematizados a través del Árbol de Problemas, herramienta del EML que permite analizar los problemas, ordenar la información e identificar un problema central y en torno a él sus causas y sus efectos. Tal como explica Gómez (2008), el Árbol de Problemas es un modelo extraído de la realidad para aproximarse a los fenómenos que acontecen alrededor del problema, para relacionar todo con todo y con él se pretende “reordenar el material acumulado en el diagnóstico situacional que hemos realizado, pero, en esta ocasión, no sobre la base de los diferentes agentes sociales, sino en función de los problemas o, mejor dicho, de un problema concreto que consideramos central dentro de la información recopilada” (2008, 152).

Tal como está planteado en la metodología, 1027 usuarias del transporte público respondieron satisfactoriamente la encuesta de manera presencial y en línea, mientras que cerca de 20 personas más formaron parte del proceso de recogida de datos a través de otros medios como mesas de trabajo, entrevistas y grupos focales, los cuales se alinearon a los objetivos de la Acción AI.1. y se sistematizaron a través de este árbol.

La razón por la cual se inició el presente diagnóstico es debido a la inexistencia de un programa para la prevención y atención ante la situación de riesgo, violencia e inseguridad que las mujeres sufren en el transporte público del Estado de Jalisco; por eso, dicha situación es el problema central que luego deviene en una serie de causas y efectos que se mostrarán a continuación.

### 5.1. Las causas

Como ya se explicó anteriormente, el problema central de este diagnóstico fue otorgado de entrada a través de los objetivos de la Acción AI.1 que atenderá una problemática demostrada a través de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2014) y que además atiende al Segundo Paquete de Recomendaciones al Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco del Observatorio Ciudadano de movilidad y transporte público del Estado de Jalisco, quienes exhortan al Gobierno del Estado de Jalisco para que se dé a la tarea de "Elaborar e implementar un Programa para la prevención y atención de situaciones de riesgo, violencia e inseguridad de las mujeres en el Transporte Público en Jalisco". Por



tanto, se puede asentar que el problema central a resolver es el siguiente: *Elevado riesgo de las mujeres al usar el transporte público en el Estado de Jalisco.*

De las encuestas a las usuarias del transporte público se deducen las siguientes tres causas primarias:

- a) *Desconocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres*
- b) *Normalización de las prácticas de violencia en el transporte público*
- c) *Pasividad ante la violencia en el transporte público*

Por su parte las herramientas cualitativas (grupo focal y entrevistas) revelaron una cuarta causa primaria:

- d) *Sistema de transporte público inaccesible, indigno e inseguro para las mujeres*

#### ***a) Desconocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres***

De acuerdo a las respuestas canalizadas a través de las herramientas metodológicas elegidas para el presente diagnóstico, se deja entrever un desconocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta sus derechos, tanto como usuarias del transporte público como su derecho como mujeres a una vida libre de violencia.

Un ejemplo de esto es que el 30% de las mujeres que participaron en la encuesta aseguraban no saben que las agresiones recibidas en el transporte público son un delito y se pueden denunciar. Esto se ve reflejado en las estadísticas presentadas con anterioridad sobre las escasas denuncias que existen en función del elevado número de agresiones. Otro factor de importancia y que ya se había señalado con anterioridad es la gravedad con la que las agresiones se clasifican por parte de las usuarias. Entre las agresiones que se consideran como menos graves la cantidad de usuarias que manifestaron un desconocimiento acerca de su situación legal con respecto a estas se eleva: tenemos, por ejemplo, un 42% de mujeres que no saben o no consideran que los piropos o frases de carácter sexual son un delito y que se puede perseguir por ley.

De manera general en la información recabada a través de las metodologías cualitativas, se reconoce un desconocimiento del contenido y en algunos casos de la existencia de la *Ley General de Acceso de las mujeres a una vida libre de violencia* y su Reglamento, así como el Reglamento para el funcionamiento del Sistema Nacional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres y/o la *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Jalisco*. Si bien hay

un importante porcentaje de las mujeres entrevistadas y encuestadas que reconocen ciertos conceptos, también hay un desconocimiento generalizado que llega hasta el 44% de la población femenina que participó de este diagnóstico en ciertos conceptos. De los tipos y modalidades de violencia diagnosticados, las participantes reconocieron en mayor medida la violencia familiar, psicológica, física y sexual, y en menor medida la feminicida, la laboral, la patrimonial y la económica.

Una cuestión importante es que las participantes reconocieron las problemáticas derivadas del desconocimiento de los documentos ya mencionados, coincidiendo en que es la falta de conocimiento sobre ellos lo que impide a las mujeres establecer criterios para reconocer y actuar ante las distintas formas de violencia.

### ***b) Normalización de las prácticas de violencia en el transporte público***

El dato más importante que justifica todo este trabajo, el proyecto y la Acción AI.1. se encuentra en esta sencilla estadística: el 86% de las usuarias del transporte público que respondieron la encuesta, han sido víctimas de algún tipo de violencia durante su trayecto. Si consideramos que la mayoría de estas usuarias utiliza el transporte público varias veces a la semana, se puede entender de mejor manera la problemática que existe en relación a esta modalidad de transporte. Las participantes en grupo focal y entrevista sugieren las siguientes como las formas de violencia más comunes:

- Miradas
- Acercamientos (“repegón”)
- Insinuaciones verbales
- Tocamientos
- Piropos

Sus vivencias coinciden con las estadísticas que se presentaron con anterioridad y que dan cuenta de una serie de agresiones que las usuarias reconocen. Sin embargo, no todas las formas y tipos de violencia se reconocen de la misma manera ni con la misma gravedad. De acuerdo a las respuestas de las usuarias, el 9.2% de las mujeres considera “normal” que suceda alguna agresión mientras usan el transporte público, y la tasa de normalización se eleva de acuerdo a la gravedad de la agresión, llegando hasta el 25% de normalización en casos como los piropos o frases de carácter sexual que les dicen. También, las usuarias participantes consideran que la violencia durante el trayecto es más frecuente pero de menor gravedad, la que puede sufrirse en las paradas de camión se percibe como grave por la vulnerabilidad que presenta la mujer

en un sitio que en muchas ocasiones está solo, oscuro o escondido del paso de la gente.

De manera general, las usuarias sí reconocen que son las mujeres las más vulnerables en el transporte público, también afirman que existe mayor vulnerabilidad en las adolescentes, pero muchas de esas prácticas se consideran normales y no se reacciona ante ellas o no se denuncian, como lo expone en esta frase una de las usuarias entrevistadas:

“Está bastante normalizado, pareciera que eso fuese una práctica normal, por las circunstancias del momento, por lo general cuando vas en el transporte estas trasladándote a otro lugar, y la denuncia es como, no es viable, a quién denuncias, cómo denuncias y en dónde lo denuncias y la falta de credibilidad” (E1).

La normalización de la violencia en el transporte público tiene distintos efectos negativos en la vida de las usuarias, en la efectividad del sistema mismo y en general en nuestra sociedad, pero de acuerdo a los objetivos de esta Acción y a la justificación presentada, hay un efecto de esta normalización que en realidad se convirtió en otra de las causas centrales del problema, y es el que describimos a continuación.

### ***c) Pasividad ante la violencia en el transporte público***

De acuerdo a las estadísticas recabadas a través de las herramientas metodológicas, la pasividad ante la violencia que ocurre en el sistema de transporte público es una de las principales causas que perpetúa el riesgo de las mujeres al transportarse en este sistema.

Para efectos de esta investigación conceptualizamos como reacciones pasivas aquellas que no confrontan directamente al agresor con su víctima, como pueden ser no hacer nada, bajarse del camión o vehículo en el que se están transportando o simplemente cambiarse de lugar dentro del vehículo. Si bien la reacción de las usuarias depende de la gravedad de la agresión, como ya abordamos en la sistematización de los resultados, las reacciones pasivas sí son constantes con un 42.4% de las mujeres que elige como reacción evitar los lugares que considera peligrosos ante la violencia o la agresión. A decir de las participantes, cambiarse de lugar sin decir nada o simplemente bajarse del vehículo es la respuesta de la mayoría de usuarias ante la violencia en el transporte público, sin embargo para quienes sí quieren denunciar se manifiestan diversos problemas, como no saber el nombre de su agresor o tener que llegar a trabajar y por ello no poder ir a presentar su denuncia.

De acuerdo a los resultados pudimos observar que los piropos, los insultos y las humillaciones, que son los tres tipos de agresión más común, también son aquellos en

los que las usuarias reaccionan de manera más pasiva. Con esto creamos la relación entre la normalización de las prácticas violentas hacia las mujeres en el transporte público y la pasividad con la que ellas reaccionan: pareciera que lo que más sucede se percibe como normal, por lo que la reacción es menos activa.

Según las respuestas que las mismas usuarias brindaron, el 93% de las que han sufrido violencia en el transporte público no denunciaron los actos de agresión de los que fueron víctimas, por lo que la falta de denuncia es una de las problemáticas específicas que vimos reflejadas siempre a lo largo de este diagnóstico, y es definitivamente uno de los puntos centrales en los que la campaña de prevención deberá hacer énfasis.

#### ***d) Sistema de transporte público inaccesible, indigno e inseguro para las mujeres***

Si bien el objetivo de esta Acción es desarrollar una campaña que permita a las mujeres usar el transporte público de una manera más segura, minimizando el riesgo que existe actualmente de que sean víctimas de una agresión, a lo largo de la presente investigación se fueron resaltando muchos elementos que tienen que ver con el sistema de transporte público directamente y que no pueden ser resueltos de manera óptima a través de una campaña de comunicación. Quisimos dejar estos puntos, sin embargo, de manifiesto ya que aparecen constantemente en las revelaciones de las usuarias y consideramos que el sistema mismo es el que debería también optimizar su logística para asegurar una transversalidad en la perspectiva de género que permita realmente a las usuarias transportarse de manera segura y sin miedo. Es por eso que este equipo de trabajo considera que el actual sistema de transporte público, tal y como está, es en sí mismo una de las principales causas que llevan a la agresión en contra de las usuarias.

Como ya vimos anteriormente, la mayoría de las usuarias del transporte público (86% de las encuestadas) han sido víctimas de algún tipo de violencia durante su trayecto. El 76.5% de las experiencias de violencia de las usuarias sucedieron dentro de un vehículo del sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco, dejando de manifiesto la incapacidad del sistema de brindar seguridad aún dentro de sus espacios definidos y como parte de su servicio. De todas las modalidades de transporte, la más peligrosa para las mujeres son los camiones, en donde sucedieron el 86.2% de las agresiones documentadas. La problemática es grande cuando el camión es la modalidad de transporte más utilizada en el Estado de Jalisco e incluso la única opción en distintos municipios del interior del estado.

Que el sistema de transporte público sea inaccesible, inseguro e indigno para las mujeres es causa directa del problema central que nos atañe. El mismo sistema genera

condiciones de vulnerabilidad al no tener una perspectiva de género, admitiendo operaciones que ponen en riesgo a las mujeres que van desde condescender que los vehículos superen el cupo máximo establecido hasta el incumplimiento de los horarios de paso, todas estas acciones que, según las usuarias, las ponen en peligro al utilizar el transporte público. También debido a esto no se capacita a los choferes sobre los factores de riesgo para las mujeres, volviéndose también ellos en muchas ocasiones un elemento importante para más bien incrementar ese riesgo mientras usan el transporte público. La falta de perspectiva de género en el transporte público también hace que se creen zonas inseguras en el transporte público, con unidades del transporte público inadecuadas y mobiliario urbano inseguro para las usuarias.

La problemática central que se relaciona con el sistema de transporte público entonces, a decir de las personas que participaron en las distintas fases de ese diagnóstico, es la falta de un Enfoque Integrado de Género en los procesos de regulación, desde los espacios hasta las reglamentaciones en todos los niveles, para hacerlas más seguras para las mujeres y como tal, esto se vuelve una causa importante para el elevado riesgo de las mujeres al usar el transporte público, el problema central que compete a la presente investigación.

Resumiendo todo lo dicho hasta este punto, los puntos importantes detectados como causas del problema son:

- a) *El desconocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta sus derechos humanos y aquellos relacionados a una vida libre de violencia*
- b) *La normalización de las prácticas de violencia en el transporte público*
- c) *La pasividad de las reacciones ante la violencia en el transporte público*
- d) *La escasa perspectiva de género en el sistema de transporte público*

Causas que generan el principal problema detectado que es un *elevado riesgo de las mujeres al usar el transporte público del Estado de Jalisco*.

## 5.2. Los efectos

El problema central del elevado riesgo de las mujeres al usar el transporte público del Estado de Jalisco genera una serie de efectos que afectan no sólo a la relación de las usuarias con el sistema de transporte sino también a la vida familiar y personal de las mujeres que lo usan. Estos efectos se generan desde las causas principales del problema, que tienen que ver con el desconocimiento de las usuarias de sus derechos,

la normalización de la violencia, la pasividad ante ella y la escasa perspectiva de género en el sistema de transporte público.

Uno de los efectos diagnosticados es la victimización constante de las mujeres en el transporte público, lo que nos lleva a un sometimiento persistente de las usuarias a un rol de inferioridad mismo que actúa no sólo en las acciones sino también en las percepciones de ellas mismas frente al transporte público, normalizando su condición de víctimas y hasta desarrollando sentimientos de culpabilidad ante las agresiones que sufren.

La reproducción del ciclo de la violencia comunitaria es otro de los efectos causados por la problemática abordada, misma que da como resultado más violencia, más agresiones y más frecuencia en ellas. También, en los casos más graves, nos lleva al incremento de otro tipo de prácticas como los feminicidios.

La normalización de la violencia y la victimización de las mujeres tiene dos tipos de efectos detectados en esta investigación: la culpabilidad de las agresiones que recae sobre las víctimas y las críticas y señalamientos a quienes reaccionan activamente ante ella, denunciándola. Cuando la culpabilidad de la violencia recae sobre las usuarias éstas optan por la autoprotección en vez de la denuncia, realizando cambios en su estilo de vida que incluyen levantarse más temprano, ponerse ropa menos reveladora, evitar el uso de algunas rutas hasta incluso preferir tomar dos o tres camiones en lugar de algunas que consideran peligrosas, evitar el uso de tacones, gastar en taxis preferentemente ejecutivos, hasta cambiarse de domicilio para no tener que usar el transporte público, de acuerdo a lo que nos contaron algunas usuarias en los grupos focales:

“Llegaba a salir media hora más temprano para tomar el 64 que también es horrible pero un poco menos, y ya lo último que hice me cambié de casa y busqué una casa en donde pudiera llegar caminando al trabajo para no tomar camiones tan seguido, evito el transporte público mientras sea posible.” (GFP4)

“He cambiado de diario traer audífonos y traer zapato de piso cuando ando en camión [...] me da más seguridad que cualquier cosa puedo correr, entonces si traigo tacones evito tomar camión y traigo carro.” (GFP1)

La culpabilidad de las usuarias ante la violencia en el transporte público también genera respuestas pasivas ante las agresiones o a la completa inacción. Si además de la culpabilidad se señala y critica a quienes se atreven a denunciar la violencia en el transporte público, que es uno de los efectos del problema analizado, también esto abona a la pasividad ante las agresiones y sobre todo al desestimiento de realizar denuncias formales o seguimiento de algún tipo ante la agresión recibida.

Uno de los efectos más evidentes ante la peligrosidad que representa el transporte público para las mujeres es la reducción del número de usuarias que utilizan este servicio. Esto nos da como consecuencia otras problemáticas sociales, familiares y medioambientales, como puede ser el aumento del ya de por sí saturado parque vehicular del Estado de Jalisco ante la aparente necesidad de comprar un automóvil por razones de seguridad. Esto tiene también un impacto medioambiental importante, al aumentar los viajes individuales y complicar el tráfico de nuestra ciudad. Y ya sea por comprar un carro o por optar por otras opciones al transporte público colectivo, como puede ser el uso taxis, hay un impacto importante en la economía de las mujeres y de sus familias, ya que existe un incremento en la inversión que se realiza en materia de movilidad.

Otro de los efectos detectados es el empoderamiento de los agresores. Ante la pasividad en la denuncia, se incrementa el número de agresores, arrojados por la impunidad y la normalización de la violencia comunitaria. Si observamos los efectos anteriores, podemos deducir que no sólo incrementan en número sino también en la gravedad de las agresiones hacia las usuarias del transporte público.

La cuestión sentimental y de percepción, como hemos dicho, complementa de forma óptima la construcción social que hacen las usuarias del transporte público sobre ese servicio, es por ello que es importante señalar como uno de los efectos de la problemática el que se generen sentimientos de frustración, enojo y tristeza en las mujeres que sufren de alguna agresión mientras realizan algún trayecto en el transporte público. Estos sentimientos, de acuerdo a lo que ellas mismas manifiestan, generan una desestabilización emocional que puede durarles varias horas e incluso días, afectando su clima laboral y familiar y su propia salud mental. won

Uno de los efectos más recurrentes del problema central apunta hacia las escasas denuncias generadas a comparación de la cantidad de agresiones documentadas y cuya problemática ya se ha mencionado con anterioridad. Algunos de los efectos de la baja cantidad de denuncias están relacionados a la invisibilización del problema en sí, cuestión que crea un círculo vicioso de agresiones e impunidad. Sin denuncias no hay castigo y si no hay castigo se normalizan las agresiones a las mujeres en el transporte público.

La inacción del sistema del transporte público ante las denuncias de las usuarias es otro de los efectos que pasan por el problema central y que se generan desde el sistema mismo y su escasa perspectiva de género, como ya se abordó en la problematización. En este punto se resalta la nulidad de espacios para denunciar las agresiones dentro de los espacios del mismo sistema (camiones, estaciones de tren o macrobús, paradas de camión, etcétera) y también la impunidad que existe alrededor de estas agresiones, lo que motiva una gran desconfianza en las usuarias en los

métodos y escasos espacios que el sistema pone a disposición de ellas para denunciar la violencia en el transporte público.

Finalmente, es importante mencionar que tanto las causas como los efectos detectados a través de las herramientas cualitativas y cuantitativas demostraron que todos están íntimamente ligados entre sí y que, por ende, una sola causa o un solo efecto puede atenderse e insertarse desde múltiples objetivos de la Acción, dándose así una riqueza relevante de información que servirá para trazar los medios y las líneas de acción necesarias para solucionar el problema central.



## 6. Objetivos, medios y efectos positivos

De acuerdo con el EML (EML), el siguiente paso después de la problematización es el planteamiento de objetivos claros con medios y efectos positivos que resuelvan los efectos negativos planteados en el Árbol de Problemas. Metodológicamente, este paso se realiza a través del Árbol de Objetivos, una estructura analítica que muestra el objetivo central —concordante con el problema central planteado en el Árbol de Problemas—, los medios para lograrlo y los efectos positivos esperados. La redacción del Árbol de Objetivos es hecha a futuro y redactado como si el objetivo ya es una realidad en el presente. Así, con este tipo de árboles se hace un ejercicio de visualización los efectos positivos de los objetivos y medios planteados dentro de un escenario ideal en el que se pretende “dejar planteadas las diferentes estrategias posibles que conducen a la resolución del problema central y establecer un panorama en el que sea posible posteriormente la discusión de la alternativa más deseable” (Gómez, 2008, 158).

Para efectos de este diagnóstico, el objetivo central planteado fue: ***Disminuido el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco.*** Estableciendo este objetivo como el principal, se resuelve el problema central y además se cumplen los objetivos de la acción AI.1 y las observaciones del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público de Jalisco respecto al tema.

### 6.1. Los medios

De acuerdo con el EML, los medios que se plantean en el Árbol de Objetivos para cumplir el objetivo central deben ser deseables, realizables y sobre todo medibles para así poder evaluar sus avances en etapas posteriores de la metodología y de la ejecución de las líneas de acción. Para efectos de este diagnóstico se plantearon cuatro medios para alcanzar el objetivo central:

- a) *Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres*
- b) *Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano*
- c) *Autocuidado de las mujeres en el transporte público urbano*
- d) *Sistema de transporte público urbano con perspectiva de género*

Para llegar a los medios planteados en el Árbol de Objetivos, se rescataron tanto las experiencias como las sugerencias expresadas por parte de las usuarias que participaron en el grupo focal y en las entrevistas, los comentarios finales vertidos en las encuestas y las propuestas de quienes participaron como parte de la mesa de trabajo correspondiente a la campaña. A continuación se detallan los medios emanados del Árbol de Objetivos:

***a) Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta sus derechos humanos como mujeres***

A través de las herramientas cualitativas se recogió la importancia que las usuarias consideran que tiene el pleno conocimiento de sus derechos, tanto como mujeres a una vida libre de violencia como aquellos que tienen como usuarias del sistema de transporte público urbano. El conocimiento de éstos propiciaría que el riesgo que sufren ellas en los vehículos se disminuya a través del reconocimiento de los distintos tipos de violencia y la reacción positiva y constructiva ante éstos, es por ello que se considera un medio importante para lograr el objetivo el que las usuarias conozcan a plenitud sus derechos. Para este objetivo se recogieron algunos comentarios y recomendaciones de parte de las usuarias a través de las distintas herramientas cualitativas y cuantitativas, siendo la principal petición la creación de una campaña informativa pública, accesible de manera simple a las usuarias del transporte público urbano y que identifique de manera útil y preventiva algunos de los riesgos más frecuentes para que las usuarias puedan generar una cultura de autocuidado.

***b) Reconocimiento por parte de las usuarias de las prácticas de violencia en el transporte público urbano***

Las usuarias y los usuarios reconocen los distintos tipos de violencia que se dan en el transporte público urbano y también la gravedad de ellos ya que este es uno de los medios principales detectados en este diagnóstico. A través del reconocimiento de las agresiones como tales, con la gravedad que ellas implican, se disminuyen las agresiones de cualquier tipo hacia las usuarias del transporte público urbano ya que, como se mencionó en la sistematización y análisis de los resultados, a una mayor gravedad corresponde un mayor reconocimiento, más prevención y mejores reacciones ante las agresiones ocurridas en el transporte público urbano. Por ello, que las usuarias y los usuarios reconozcan la agresión y su gravedad asegura que las reacciones sean más activas y positivas, generando poco a poco una cultura donde incluso las agresiones más normalizadas sean vistas como graves e indeseables. Con ello también, las usuarias pierden el miedo a realizar la denuncia correspondiente en

contra de su agresor o agresora, lo que permite que el problema no se invisibilice como hasta ahora. Respecto a este medio, las usuarias recomiendan la facilitación de información para realizar la denuncia presente en todos los vehículos, paradas y estaciones del transporte público urbano, la educación constante a las usuarias del transporte público urbano de todas las edades y la puesta en marcha de una campaña de comunicación para usuarios y usuarias del transporte público urbano que genere empatía entre los sexos y sensibilización con respecto al tema.

### ***c) Autocuidado de las mujeres en el transporte público urbano***

Generar una cultura de autocuidado no victimizante entre las usuarias del transporte público urbano es la tercera de las metas emanadas del objetivo central. Esto implica que se genera la suficiente información para que las usuarias se cuiden durante todo el proceso que implica utilizar el sistema de transporte público urbano, pero sin que la culpabilidad de las agresiones recaiga sobre ellas. Se les anima a reaccionar de manera activa ante la violencia en el transporte público urbano como una de las cuestiones más importantes a considerar en esta meta, ya que eso aleja a las agresiones de la normalización y permite reacciones más sanas y positivas en las usuarias, empoderándolas. Que las usuarias denuncien además esa violencia a una autoridad competente que permita un total acceso a la justicia, donde su agresor o agresora sea castigado, también es parte de la cultura de autocuidado en el transporte público urbano que se debe generar con las usuarias. Otras cuestiones se señalaron a través de las herramientas metodológicas que deben incorporarse a esta meta, como la enseñanza de defensa personal a usuarias del transporte público urbano, la facilitación de la denuncia dentro de los espacios designados en los vehículos y estaciones y la creación de una red de ayuda al momento entre usuarias y usuarios solidarios, que genere un sentimiento de apoyo constante tanto como prevención como después de la agresión, también empoderando a la víctima y sojuzgando al agresor.

Los tres medios mencionados pueden lograrse a través del Programa de difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco, que incidirá en la transformación de creencias socioculturales y la eliminación de prácticas violentas contra las mujeres, cumpliendo así el objetivo de la acción AI.1. El último medio para lograr el objetivo no puede realizarse a través del mencionado programa, pero se menciona siguiendo la lógica de la metodología y también porque es, a decir de las usuarias, de los y las participantes de las mesas de trabajo y de este mismo equipo, uno de los medios imprescindibles para lograr efectivamente cumplir el objetivo emanado de este diagnóstico.

#### ***d) Sistema de transporte público urbano con perspectiva de género***

La transversalización de la perspectiva de género es uno de los objetivos transversales declarados por el Gobierno del Estado de Jalisco para este sexenio, por lo cual el sistema de transporte público urbano goza del mismo objetivo. El logro de este medio asegura la adecuación de las prácticas, leyes, reglamentos, vehículos y todo lo que forma parte de ese sistema hacia uno más incluyente, seguro y accesible para las mujeres. De acuerdo a los intereses manifestados por las usuarias y las declaraciones de quienes participaron en las mesas de trabajo, la transversalización de la perspectiva de género en el transporte público urbano genera una legislación más incluyente y un reglamento estatal y municipal que considerara cuestiones que facilitan el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, con acciones que pueden parecer muy simples pero que mejoran ampliamente la situación, como son: la regulación y respeto a los cupos máximos de personas en los vehículos del sistema de transporte público urbano, la creación de horarios y la puntualidad en las llegadas de los vehículos a las paradas, la capacitación de las y los choferes para actuar ante agresiones en los trayectos, la creación de líneas de comunicación directa entre choferes y policía para denunciar las agresiones, el seguimiento de las quejas que hacen las y los usuarios en las líneas de atención telefónica y en su Página Web, así como el desarrollo e instalación de mobiliario urbano convenientemente situado, iluminado y vigilado para seguridad de las usuarias. Para este medio, las usuarias sugirieron de manera particular la atención oportuna a las denuncias y la capacitación a las autoridades del sistema de transporte público urbano, la revisión sorpresa a bordo de distintas unidades, la eliminación de las zonas exclusivas para las mujeres, el incremento de contratación de choferes del sexo femenino, la presencia de elementos de la Fiscalía General del Estado de Jalisco en horas pico en las rutas con más violencia, la publicación de un registro de conductores y conductoras del transporte público urbano, la creación de un sistema de prepago y de un programa de atención a victimarios por parte del Gobierno del Estado de Jalisco.

### **6.2. Los efectos positivos**

Los efectos positivos planteados a través del Árbol de Objetivos resultaron de la siguiente manera:

#### ***a) Generado un empoderamiento de las mujeres***

El pleno conocimiento de sus derechos crea en las usuarias un empoderamiento que también las lleva a incrementar su confianza al utilizar el transporte público urbano. Con este empoderamiento las usuarias ya no se colocan en el papel de víctimas ni normalizan las agresiones, sino que se plantan ante ella, generando dinámicas mucho más positivas y seguras dentro del sistema de transporte público urbano.

#### ***b) Detenidos los mecanismos de reproducción y escalonamiento de la violencia comunitaria***

Una vez que se disminuyó el riesgo de las mujeres al utilizar el transporte público urbano a través de los medios expuestos, se detienen los mecanismos de reproducción y escalonamiento de la violencia en dicho espacio. Entre otras cuestiones, esto provoca que las agresiones se vuelvan menos graves y también menos frecuentes, generando sólo escasos casos de agresión contra las mujeres en el transporte público urbano.

#### ***c) Solidarización con las víctimas***

A través de las redes de apoyo creadas en el transporte público urbano y de la empatía generada a través de las campañas de comunicación, la víctima se reconoce como tal y quienes están a su lado en el transporte público urbano se solidarizan con ella, mejorando la experiencia de la usuaria ante la agresión y abriéndole el camino del acceso a la justicia.

#### ***d) Apoyo a quienes sufren y denuncian la violencia.***

Se generan desde el Gobierno del Estado de Jalisco mecanismos oportunos de denuncia y seguimiento para quienes denuncian las agresiones en el transporte público urbano, a quienes además se les acompaña con atención psicológica. La justicia se procura en la mayoría de los casos denunciados y a las usuarias denunciantes se les atiende con calidad humana y de manera expedita.

#### ***e) Preferencia por el uso del transporte público urbano***

Ya que el transporte público urbano es una opción segura para las usuarias, éste se vuelve la forma de movilidad preferida por las mujeres en el estado de Jalisco. Con esto se logra una reducción importante de traslados y también de automóviles privados en el parque vehicular del estado, lo que impacta positivamente la calidad del aire y nuestro medio ambiente en general. El utilizar el transporte público urbano en vez del privado o de otros más caros como los taxis, impacta de manera positiva la economía de las mujeres, quienes ya no se ven en la necesidad de comprar ni mantener un automóvil para moverse con seguridad, mejorando también la economía familiar.

### ***f) Reconocimiento del agresor de sus prácticas de violencia***

Una vez que las agresiones salieron del círculo de normalización y falta de denuncia en el que estaban inmersas, emerge la gravedad de la agresión y como tal se construye en el imaginario colectivo. Que las agresiones se perciban como algo grave desalienta a los agresores que reconocen sus propias prácticas como violentas y, ya sea por el miedo a la justicia o por autoregulación social, los inhibe de cometerlas.

### ***g) Salud emocional***

Ante la pérdida del miedo y la disminución de las agresiones, las usuarias del transporte público urbano gozan de una mejor salud mental, lo que deviene también en una mejor salud social. Al no sentirse agredidas las usuarias llegan y salen todos los días de su trabajo con más seguridad, haciendo que su desempeño laboral mejore y que cuando lleguen a casa su humor sea mejor, beneficiando a sus relaciones familiares y al buen clima en el hogar.

### ***h) Denuncia oportuna***

Una vez que las usuarias del transporte público urbano reconocen la importancia de la cultura del autocuidado y de la denuncia, acuden oportunamente a realizar su querrela ante las autoridades competentes casi inmediatamente después de que sucede la agresión. La usuaria que denuncia ya sabe qué datos debe proporcionar, gracias a la información que se le entregó al respecto, y en poco tiempo es capaz de denunciar a su agresor y mejorar sus posibilidades de obtener justicia ante el hecho.

### ***i) Acción oportuna ante una denuncia***

Cuando la denuncia ocurre dentro del vehículo, el conductor o conductora sabe perfectamente qué hacer debido a un proceso estandarizado de acción oportuna ante la denuncia. Cuando ésta ocurre en un andén de tren ligero o Macrobus, e incluso en un taxi o una bicicleta pública, el sistema de transporte público urbano está preparado para actuar oportunamente y con efectividad ante las agresiones que se cometen contra las usuarias del transporte público urbano. A través de la videovigilancia y de la creación de un sistema de prepago donde se identifique plenamente a los usuarios que utilizan las unidades de transporte público urbano, se logra una justicia rápida y expedita para las usuarias agredidas, lo cual genera confianza por parte de ellas en los métodos y espacios para la denuncia y las alienta a hacerla.

## 7. Análisis de alternativas

El EML expone que cada uno de los problemas sistematizados en el Árbol de Problemas — y expuestos narrativamente en este apartado— debe convertirse en una solución u objetivo, sistematizado en el Árbol de Objetivos. La explicación detallada de cada una de las acciones mencionadas en el Árbol de Objetivos se encuentra en el apartado llamado Matriz de Planificación.

Una vez que ha concluido el análisis de objetivos, este método indica que el siguiente paso a dar es la elaboración de un Análisis de Alternativas. En el Árbol de Objetivos cada una de las causas primarias del problema central se habían convertido en objetivos a conseguir para entre todos sumar a la solución del problema central. Conseguir un objetivo es la finalidad de un proyecto, por lo que el Análisis de Alternativas es una valoración de los posibles proyectos a realizar. Hecha una adecuada valoración de cada uno de ellos, es posible jerarquizar los posibles proyectos y así seleccionar orden en que han de realizarse, ya sea por ser la alternativa más viable, por el apremio en contar con cierto tipo de proyecto o por la prioridad que tiene el proyecto frente al objetivo central.

Se trata de realizar una comparación entre las diferentes “raíces” de medios - fines del Árbol de Objetivos que pueden llegar a constituir estrategias de una intervención de desarrollo, desechando las que se consideran indeseables o son imposibles de realizar y seleccionando dentro de la alternativa escogida la tarjeta que va a convertirse en objetivo del futuro proyecto. En el análisis de alternativas se toma, por tanto, la decisión acerca de lo que efectivamente se va a hacer, en el marco de todas las posibilidades manejadas en los pasos anteriores (Gómez, 2008, 162).

El EML propone una serie de criterios a valorar como son: la disponibilidad de recursos materiales, económicos y humanos, el tiempo, la concentración en los grupos de beneficiarios, la adecuación a prioridades, los riesgos, los impactos esperados y la viabilidad. En este trabajo se tomaron en cuenta todos ellos y se asignó una ponderación entre 1 y 3 a cada criterio, donde 1 indica menor importancia y el 3 la máxima importancia. Además se agregaron los objetivos específicos de la acción AI.1. como otro de los criterios a tomar en cuenta.

Para cada uno de los posibles proyectos se dio una evaluación relativa a cada criterio, luego se multiplicó la ponderación del criterio por la evaluación que se dio en ese criterio al posible proyecto. Finalmente, se suman los resultados para dar una calificación global al potencial proyecto. El número 3 siempre indica la calificación mejor, es decir, la más positiva, por lo tanto el proyecto que ha de priorizarse o atenderse.

El Análisis de Alternativas que realizó el equipo de trabajo fue el siguiente:

<b>Criterios</b>	<b>Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta sus derechos humanos como mujeres</b>	<b>Reconocimiento por parte de las usuarias y usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano</b>	<b>Autocuidado de las mujeres en el transporte público urbano</b>	<b>Sistema de transporte público urbano con perspectiva de género</b>
<b>Recursos materiales disponibles (2x)</b>	2=4	3=6	3=6	1=2
<b>Recursos humanos disponibles (3x)</b>	2=6	3=9	3=9	1=3
<b>Tiempo (1x)</b>	3=3	3=3	2=2	1=1
<b>Concentración en beneficiarias (3x)</b>	2=6	3=9	3=9	3=9
<b>Adecuación a prioridades (2x)</b>	3=6	3=6	3=6	3=6
<b>Riesgos (1x)</b>	2=2	3=3	3=3	3=3
<b>Impactos esperados (3x)</b>	3=9	3=9	3=9	3=9
<b>Viabilidad (3x)</b>	3=9	3=9	3=9	1=3
<b>Alineación con los objetivos de la acción AI.1. (3x)</b>	2=6	3=9	3=9	3=9
<b>SUMATORIA</b>	<b>51</b>	<b>63</b>	<b>62</b>	<b>45</b>

Como puede observarse, el Análisis de Alternativas arroja como resultado que el proyecto ante el cual se cuenta con más recursos humanos y materiales, más viable y de más impacto en la solución del problema central detectado es la creación de una campaña de información que apunte al reconocimiento por parte de las usuarias de las prácticas de violencia en el transporte público urbano, seguido por una campaña de autocuidado para las usuarias del transporte público urbano. Sin embargo, recalcamos que los cuatro proyectos son necesarios para cumplir cabalmente el objetivo central.



## 8. Estructura programática

En concordancia con lo planteado en la acción AI.1., el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco consta de los siguientes objetivos, estrategias y líneas de acción que, en su conjunto, integran el instrumento guía de las dependencias y entidades estatales para el establecimiento de acciones institucionales en la materia.

Las estrategias y líneas de acción fueron definidas con base en el planteamiento del programa de difusión –objetivos, estrategias y líneas de acción– que fueron consideradas pertinentes para la implementación del mismo en el estado de Jalisco. Se incluyeron además estrategias y líneas de acción acordes con las necesidades detectadas en el diagnóstico específico que ha sido realizado en el sistema de transporte público urbano del estado de Jalisco y sus usuarias, de tal manera que en su conjunto garanticen la implementación efectiva del programa.

### 8.1. Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta sus derechos humanos como mujeres

Objetivo 1. Generar en las usuarias del transporte público urbano un conocimiento pleno de sus derechos humanos, sus derechos como usuarias del transporte público urbano y aquellos relacionados a una vida libre de violencia.

Estrategia 1.1. Dar a conocer a las mujeres que utilizan el sistema del transporte público urbano sus derechos como usuarias.

Líneas de acción:

1.1.1. Generar material impreso que informe a las usuarias del transporte público urbano sobre sus derechos, instalados de manera permanente en distintos puntos del sistema.

1.1.2. Impartir capacitaciones sobre el *derecho a la ciudad* con perspectiva de género, partiendo de una capacitación nuclear a replicadores/as en las entidades estatales y municipales<sup>19</sup>.

Estrategia 1.2. Creación de una campaña de información en el transporte público urbano para que las mujeres conozcan sus derechos como mujeres a

---

<sup>19</sup> Estos núcleos de capacitación pueden ser replicados a través de las Unidades de Género en las dependencias de las entidades estatales, en el ámbito municipal a través de los Institutos de las Mujeres, los cuales a su vez pueden difundirlos en las Delegaciones.

una libre de violencia. El mensaje principal de esta campaña debe enfocarse en el derecho a transitar de manera libre y reforzar la idea de que las mujeres sin personas y tienen derecho a vivir sin violencia como lo marca la ley.

Líneas de acción:

1.2.1. Generación de materiales informativos impresos, con lenguaje sencillo y comprensible sobre la normativa con perspectiva de género, que se distribuyan a las usuarias dentro del transporte público urbano.

1.2.2. Establecer espacios dentro del transporte público urbano donde las mujeres puedan encontrar siempre información impresa relacionada a una vida libre de violencia y cómo denunciarla, tanto dentro de los vehículos como en paradas y andenes.

## **8.2. Reconocimiento por parte de las usuarias de las prácticas de violencia en el transporte público urbano**

Objetivo 1. Des-normalizar en las usuarias de transporte público urbano las prácticas de violencia que se cometen contra ellas, generando el reconocimiento de las mismas como algo grave y como un delito que debe denunciarse.

Estrategia 1.1. Crear un programa de difusión y prevención de la violencia que informe a las usuarias del transporte público urbano sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad

Líneas de acción:

1.1.1. Crear material impreso sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia para colocarlo dentro de las unidades de transporte público urbano con el objetivo específico de informar a las usuarias y usuarios cuáles son las prácticas violentas más comunes en el transporte público, cifras y datos estadísticos sobre la violencia en este medio de transporte en el estado de Jalisco.

1.1.2. Crear y difundir material que visibilice las violencias sutiles y las explícitas, se recomienda de manera particular utilizar material similar al Iceberg de la Violencia Machista<sup>20</sup>, generado y socializado en el año 2015 por Amnistía Internacional, para visibilizar e informar sobre las violencias menos reconocidas, que son las invisibles.

---

<sup>20</sup> [http://cdnb.20m.es/sites/102/2016/03/iceberg-violencia\\_de\\_genero.jpg](http://cdnb.20m.es/sites/102/2016/03/iceberg-violencia_de_genero.jpg)

1.1.3. Generar campañas informativas digitales sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS a las usuarias cuando ingresen al transporte público urbano.

1.1.4. Crear una aplicación sencilla para celular que muestre y enseñe de manera lúdica a las usuarias y usuarios del transporte público las modalidades de la violencia.

Estrategia 1.2. Crear un programa de difusión y prevención de la violencia que enseñe a las usuarias cómo reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones que sufran en el sistema de transporte público urbano.

Líneas de acción:

1.2.1. Crear campañas de socialización sobre las reacciones positivas y la denuncia ante la violencia a través de posters y otros espacios publicitarios dentro de las unidades de transporte público urbano, sus paradas y sus estaciones. De manera particular, se sugiere la creación de la campaña #NoEsNormal, que además de informar sobre las modalidades más comunes de la violencia en el transporte público del Estado de Jalisco, anima a las víctimas de la violencia a generar acciones positivas, a través de tres actividades: yo sí grito, yo sí me defiendo, yo sí denuncio. La línea de comunicación de esta campaña deberá apuntar hacia el concepto: “Yo sí hago algo al respecto porque no es normal” y debe ir dirigida tanto a usuarias como a usuarios del transporte público, con la intención de generar conciencia y animar a que nadie sea cómplice, que si todas y todos denunciemos acabamos con el acoso. A modo de ejemplo se tiene la campaña realizada por la acción colectiva #NoTeCalles<sup>21</sup> cuyo objetivo es animar a las víctimas de acoso a reaccionar activa y positivamente ante las violencias.

1.2.2. Generar campañas informativas digitales sobre cómo reaccionar activamente ante la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS a las usuarias cuando ingresen al transporte público urbano.

### **8.3. Autocuidado de las mujeres en el transporte público urbano**

Objetivo 1. Generar una cultura de autocuidado no victimizante que incluya la información necesaria para que las usuarias se cuiden durante todo el proceso que implica utilizar el sistema de transporte público urbano.

<sup>21</sup> <https://pbs.twimg.com/media/Cg8fgHYWgAEHUsb.jpg>

Estrategia 1.1. Orientar a las usuarias hacia la práctica de las reacciones activas ante las agresiones en el transporte público urbano.

Líneas de acción:

1.1.1. Creación del programa “Redes de Ayuda” que genere redes de autocuidado entre los usuarios y las usuarias del transporte público urbano. Este programa se ejecutaría a través de una campaña que iría orientada a erradicar la culpa en mujeres, comunicar el aspecto cobarde del acoso en hombres y erradicar la complicidad de las personas alrededor. Iría muy de la mano con la campaña #NoEsNormal sugerida en la estrategia anterior para generar redes de vigilancia que desincentiven a los agresores, promuevan la denuncia y reduzcan al mínimo la culpabilización de la víctima.

1.1.2. Brindar a las usuarias del transporte clases gratuitas de defensa personal en andenes, estaciones y sitios públicos cercanos a las paradas de transporte público en el estado de Jalisco.

1.1.3. Crear una aplicación para celular que la usuaria pueda activar de manera discreta para tomar una foto de su agresor y generar una denuncia.

Estrategia 1.2. Orientar a las usuarias hacia la denuncia de la violencia ante una autoridad competente.

Líneas de acción:

1.2.1. Crear espacios de denuncia en las estaciones de tren ligero y Macrobus, así como en algunas de las paradas de camión más utilizadas o aquellas que sean parte de las líneas más peligrosas detectadas en el presente diagnóstico.

#### **8.4. Sistema de transporte público urbano con perspectiva de género**

Objetivo 1. Transversalizar la perspectiva de género en todo el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco, desde sus leyes y reglamentos hasta los vehículos que en él se utilizan.

Estrategia 1.1. Generación y acatamiento de reglamentos generales de uso del transporte público urbano con perspectiva de género.

Líneas de acción:

1.1.1. Respetar los cupos máximos señalados en la reglamentación dentro de los vehículos de transporte público.

1.1.2. Generar horarios definidos para el paso de los vehículos de transporte público urbano y respetarlos.

1.1.3. Instalación de mobiliario urbano convenientemente situado, iluminado y vigilado para seguridad de las usuarias.

1.1.4. Creación de un sistema de prepago con identificación de quienes utilizan las unidades. Este sistema de prepago, utilizado a través de una tarjeta personal e intransferible, tendrá -además de dinero electrónico para pagar los pasajes- las identidades de las personas usuarias, tales como nombre completo, fotografía y domicilio, con la intención de poder ubicar a los agresores en caso de que se cometa algún acto violento dentro de las unidades de transporte público y que no se pueda resolver en el acto.

1.1.5. Revisión sorpresa a bordo de distintas unidades. Ya que tenemos el listado de las rutas que son más inseguras para las mujeres y conocemos los horarios pico de uso del transporte público, se sugiere incorporar a elementos de las policías estatales o metropolitanas a las unidades del transporte público en dichas horas, vestidos de civiles.

1.1.6. Eliminación de las zonas exclusivas para las mujeres.

1.1.7. Incremento de contratación de choferes del sexo femenino.

1.1.8. Seguimiento personalizado a las quejas que se hagan a la línea de atención telefónica y en la aplicación.

Estrategia 1.2. Capacitación a conductores y conductoras del transporte público urbano para afrontar de manera óptima la violencia en sus vehículos.

Líneas de acción:

1.2.1. Capacitación constante a las y los choferes centrándose en erradicar la culpabilidad hacia las mujeres e informar claramente sobre los tipos de acoso.

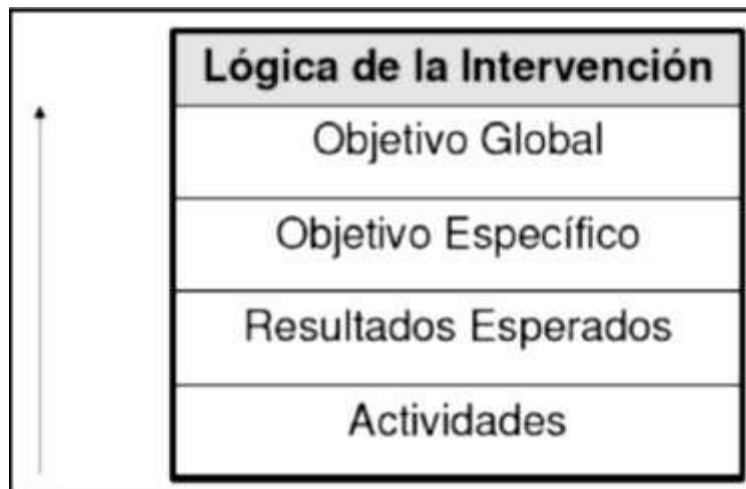
1.2.2. Creación de líneas de comunicación directa entre conductores y conductoras y la policía para denunciar las agresiones y asegurar la captura del agresor o agresora.

1.2.3. Creación de una campaña de comunicación visual dentro de las unidades de transporte público y los andenes del Tren Ligero y Macrobus, donde se le haga saber a la gente que los y las choferes están capacitados para actuar en caso de acoso sexual.

## 9. Matriz de Planificación del Proyecto

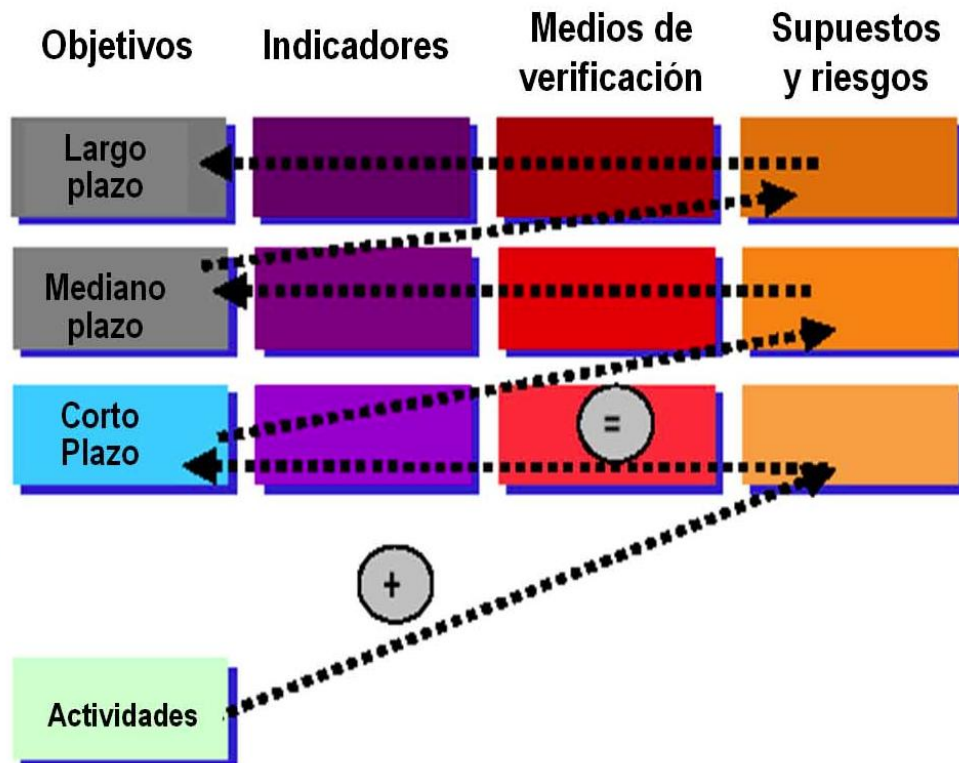
La Matriz de Planificación del Proyecto (MPP) es el elemento más característico de un proyecto diseñado según el Enfoque del Marco Lógico. Se trata de una herramienta que trata de presentar de forma clara, lógica y secuenciada los elementos principales de una intervención, de tal manera que se pueda entender esquemáticamente, la compleja lógica que subyace a un proyecto, en este caso, el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco.

La secuencia de la MMP es clara y compleja a la vez. Tiene una lógica ascendente, por lo que debe leerse desde la base hasta la parte superior de la matriz, considerando que sus elementos son los siguientes:



En la presente matriz se podrán leer apartados que contienen las actividades, encaminadas hacia resultados esperados a raíz de la realización de las actividades propuestas. Al conseguir cada resultado, se llegaría también a la consecución de los objetivos específicos y por ende, se contribuiría al alcance del objetivo general.

Todos los elementos que aparecen en una MPP están relacionados entre sí, a través de dos lógicas que establecen sus relaciones de interdependencia: una lógica vertical (la más importante de ambas) y una lógica horizontal. Para leer adecuadamente la matriz, sugerimos que se siga el siguiente esquema:



A continuación presentamos la MPP del presente proyecto, considerando que esta matriz corresponde al Árbol de Objetivos que se encuentra en la sección de anexos. En él se plantean tanto el objetivo general como los objetivos específicos como respuesta de solución a los problemas planteados en el Árbol de Problemas ubicado también en la sección de anexos, así como las líneas de acción o actividades emergidos de la estructura programática.



### 9.1. Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres

	LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS / HIPÓTESIS
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Disminuido el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad junto con otros organismos municipales y estatales generan y operan una campaña de información y transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	Asegurado el conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	80% de las usuarias saben que pueden denunciar las agresiones recibidas en el transporte público urbano  90% de las usuarias conocen los conceptos relacionados a los distintos tipos y modalidades de la violencia	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad generan y operan una campaña de información a las usuarias de transporte público urbano sobre sus derechos humanos y a una vida libre de violencia
<b>RESULTADOS</b>	1.1. Se da a conocer a las mujeres que utilizan el sistema del transporte público urbano sus derechos como usuarias.  1.2. Se crea una campaña de información en el	1.1.1. 80% de las usuarias manifiestan conocer sus derechos como mujeres y usuarias del transporte público urbano  1.1.2. Se instala material impreso de manera permanente en al menos 50% de	Plan anual de trabajo y presupuesto anual del Instituto Jalisciense de las Mujeres  Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de	El Instituto Jalisciense de las Mujeres genera como parte de su plan anual de trabajo y junto con la Secretaría de Movilidad una campaña permanente de información sobre sus derechos

	<p>transporte público urbano para que las mujeres conozcan sus derechos como mujeres a una libre de violencia.</p>	<p>las unidades de transporte público y en el 50% de las paradas, estaciones y andenes</p> <p>1.1.3. Se imparten capacitaciones sobre el derecho a la ciudad en al menos el 50% de los Institutos Municipales de las Mujeres y las Unidades de Género en las dependencias estatales</p> <p>1.2.1. Se genera una partida presupuestaria permanente para la campaña permanente sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia.</p> <p>1.2.2. Se entregan materiales informativos impresos sobre la normativa con perspectiva de género al menos al 50% de las usuarias del transporte público.</p>	<p>Jalisco</p> <p>Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>	<p>humanos y como mujeres a las usuarias del transporte público urbano con las acciones e indicadores marcados en el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>
<p><b>LÍNEAS DE ACCIÓN</b></p>	<p>1.1.1. Generar material impreso que informe a las usuarias del transporte público urbano sobre sus derechos, instalados de manera permanente en distintos puntos del sistema, tanto en el interior de las unidades de transporte público como en paradas,</p>	<p><b>RECURSOS</b></p> <p>5,000 impresiones mensuales con folletos informativos acerca de los derechos de las mujeres.</p> <p>Pago para capacitadores/as y replicadores/as, materiales para las exposiciones</p> <p>Stands con</p>	<p><b>COSTOS</b></p> <p>Presupuesto anual para implementación y operación de la campaña.</p>	

	<p>estaciones y andenes. Dicho material debe enumerar de manera clara y sencilla sus derechos como usuarias contemplados en la ley.</p> <p>1.1.2. Impartir capacitaciones sobre el derecho a la ciudad con perspectiva de género, partiendo de una capacitación nuclear a replicadores/as en las entidades federativas y municipales, principalmente en Institutos Municipales de las Mujeres y las Unidades de Género en las dependencias estatales.</p> <p>1.2.1. Generación de materiales informativos impresos, con lenguaje sencillo y comprensible sobre la normativa con perspectiva de género, que se distribuyan a las usuarias dentro del transporte público urbano.</p> <p>1.2.2. Establecer espacios dentro del transporte público urbano donde las mujeres puedan encontrar siempre información</p>	<p>información en todas las estaciones del Tren Ligero y Macrobus, ubicados en espacios reconocibles</p> <p>Stands con información en las paradas de las rutas identificadas como más peligrosas para las mujeres</p> <p>10,000 impresiones en vinil para instalación en todas las unidades de transporte público urbano con información sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia</p>		
--	--	--	--	--

	<p>impresa relacionada a una vida libre de violencia y cómo denunciarla.</p>			
			<p><b>CONDICIONES PREVIAS</b></p> <p>Establecer las relaciones de cooperación necesarias con la Secretaría de Movilidad</p> <p>Contar con el diagnóstico y tener activo el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p> <p>Diseñar la Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco</p>	

## 9.2. Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano

	LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS / HIPÓTESIS
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Disminuido el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad junto con otros organismos municipales y estatales generan y operan una campaña de información y transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	Des-normalizar en las usuarias y los usuarios de transporte público urbano las prácticas de violencia que se cometen contra ellas, generando el reconocimiento de las mismas como algo grave y como un delito que debe denunciarse.	80% de las usuarias y los usuarios saben reconocer los actos que son considerados como agresiones y el acoso sexual  90% de las usuarias reconocen las agresiones como algo grave y que debe denunciarse	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco  Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad activan el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco
<b>RESULTADOS</b>	1.1. Se crea un programa de concientización sobre la violencia que informe a las usuarias y a los usuarios del transporte público urbano sobre los distintos tipos y modalidades de la	1.1. 80% de las usuarias y los usuarios manifiestan identificar los tipos de agresiones que se sufren en el transporte público urbano y su gravedad  1.2. 80% de las	Plan anual de trabajo y presupuesto anual del Instituto Jalisciense de las Mujeres  Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad generan y operan de manera permanente una campaña de concientización y sensibilización sobre las

	<p>violencia y su gravedad</p> <p>1.2. Se crea un programa de difusión y prevención de la violencia que enseñe a las usuarias cómo reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones que sufran en el sistema de transporte público urbano.</p>	<p>usuarias manifiesta saber que las agresiones son un delito y que no reaccionan de manera pasiva ante ellas</p> <p>1.3. El 80% de las usuarias del transporte público manifiesta haber señalado una agresión o acoso en su contra</p> <p>1.3. Se asigna una partida presupuestaria anual para la campaña</p> <p>1.4. Se descarga la app en 15,000 ocasiones</p>	<p>Jalisco</p> <p>Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>	<p>agresiones en el transporte público urbano dirigida a las usuarias y a los usuarios, con la intención de que puedan reconocer las violencias machistas y reaccionar de manera positiva ante ellas</p>
<p><b>LÍNEAS DE ACCIÓN</b></p>	<p>1.1.1. Crear material impreso sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia para colocarlo dentro de las unidades de transporte público urbano con el objetivo específico de informar a las usuarias y usuarios cuáles son las prácticas violentas más comunes en el transporte público, cifras y datos estadísticos sobre la violencia en este medio de transporte en el estado de Jalisco.</p> <p>1.1.2. Crear y difundir impresiones del Iceberg de la</p>	<p><b>RECURSOS</b></p> <p>5,000 posters en vinil para instalar en camiones de todo el Estado de Jalisco con imágenes pictográficas con los tipos y modalidades de la violencia.</p> <p>5 antenas Bluetooth o SMS instaladas en estaciones del tren ligero con más afluencia de usuarios y usuarias</p> <p>500 pósters instalados en los paraderos de las rutas de camión más peligrosas con el Iceberg de la Violencia Machista</p> <p>200 dovelas en el Tren Ligero para la campaña #NoEsNormal</p>	<p><b>COSTOS</b></p> <p>Presupuesto anual para implementación y operación de la campaña.</p>	

	<p>Violencia Machista para visibilizar e informar sobre las violencias menos reconocidas, que son las invisibles.</p> <p>1.1.3. Generar campañas informativas digitales sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS a las usuarias cuando ingresen al transporte público urbano.</p> <p>1.1.4. Crear una aplicación sencilla para celular (app) que muestre y enseñe de manera lúdica a las usuarias y usuarios del transporte público las modalidades de la violencia.</p> <p>1.2.1. Crear la campaña #NoEsNormal, que además de informar sobre las modalidades más comunes de la violencia en el transporte público del Estado de Jalisco, anima a las víctimas de la violencia a generar acciones positivas, a través de tres actividades: yo sí grito, yo sí me defiendo, yo sí denuncio. La línea</p>	<p>50 cabeceras en el Macrobus para la campaña #NoEsNormal</p> <p>10,000 posters en vinil para instalar en camiones de todo el Estado de Jalisco con la campaña #NoEsNormal invitando a las víctimas a ejercer una reacción positiva y a quienes la rodean a apoyarla y cobijarla en vez de volverse cómplices</p> <p>1 app especializada para mostrar de manera lúdica los distintos tipos de violencia, su gravedad y cómo volverse parte de la solución, no del problema (reacciones positivas)</p>		
--	---	--	--	--

	<p>de comunicación de esta campaña deberá apuntar hacia el concepto: “Yo sí hago algo al respecto porque no es normal” y debe ir dirigida tanto a usuarias como a usuarios del transporte público, con la intención de generar conciencia y animar a que nadie sea cómplice, que si todas y todos denunciamos acabamos con el acoso.</p> <p>1.2.2. Generar campañas informativas digitales sobre cómo reaccionar activamente ante la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS a las usuarias cuando ingresen al transporte público urbano.</p>			
			<p><b>CONDICIONES PREVIAS</b></p> <p>Establecer las relaciones de cooperación necesarias con la Secretaría de Movilidad</p> <p>Contar con el diagnóstico y activar el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p> <p>Diseñar la Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco</p>	



### 9.3. Autocuidado de las mujeres en el transporte público urbano

	LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS / HIPÓTESIS
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Disminuido el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad junto con otros organismos municipales y estatales generan y operan una campaña de información y transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	Generar una cultura de autocuidado no victimizante que incluya la información necesaria para que las usuarias se cuiden durante todo el proceso que implica utilizar el sistema de transporte público urbano.	80% de las usuarias manifiestan conocer el proceso para realizar una denuncia formal contra su agresor o agresora	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco  Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad activan el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco
<b>RESULTADOS</b>	1.1. Se orienta a las usuarias hacia la práctica de las reacciones activas ante las agresiones en el transporte público urbano.  1.2. Se orienta a las usuarias hacia la denuncia de la violencia ante una autoridad competente.	1.1. 80% de las usuarias manifiesta haber reaccionado de manera activa ante las agresiones en el transporte público urbano  1.2. 70% de las usuarias manifiesta haber denunciado las agresiones sufridas en el transporte público urbano a una	Plan anual de trabajo y presupuesto anual del Instituto Jalisciense de las Mujeres  Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad generan y operan de manera permanente una campaña de autocuidado sobre las agresiones en el transporte público urbano

		<p>autoridad competente</p> <p>1.3. Se asigna una partida presupuestaria anual para la campaña</p> <p>1.4. El 50% de las estaciones y andenes del estado de Jalisco cuentan con un stand para denunciar de manera oficial violencias machistas en el transporte público.</p> <p>1.5. Se descarga 5,000 veces la aplicación para denunciar violencias en el transporte público</p>	<p>Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>	<p>dirigida a las usuarias</p>
<p><b>LÍNEAS DE ACCIÓN</b></p>	<p>1.1.1. Creación del programa “Redes de Ayuda” que genere redes de autocuidado entre los usuarios y las usuarias del transporte público urbano para desincentivar a los agresores, promover la denuncia y reducir al mínimo la culpabilización de la víctima</p> <p>1.1.2. Brindar a las usuarias del transporte clases gratuitas de defensa personal en andenes, estaciones y sitios públicos cercanos a las paradas de transporte público en el estado de Jalisco.</p>	<p><b>RECURSOS</b></p> <p>5,000 volantes mensuales informativos del programa “Redes de ayuda”</p> <p>10,000 calcomanías suajadas de vinil distintivas del programa “Redes de Ayuda” con información sobre puntos para denunciar, teléfonos, redes sociales y sitio de descarga de la aplicación</p> <p>Página de Facebook informativa del programa “Redes de Ayuda”</p> <p>20 profesores o profesoras de defensa personal</p>	<p><b>COSTOS</b></p> <p>Presupuesto anual para implementación y operación de la campaña.</p>	

	<p>1.1.3. Crear una app que la usuaria pueda activar de manera discreta para tomar una foto de su agresor y generar una denuncia directa.</p> <p>1.2.1. Crear espacios de denuncia en las estaciones de tren ligero y Macrobus, así como en algunas de las paradas de camión más utilizadas o aquellas que sean parte de las líneas más peligrosas</p>	<p>Desarrollo de aplicación para celular conectada con la Fiscalía General del Estado de Jalisco para generar alertas ante el acoso o la violencia en el transporte público</p> <p>50 stands de denuncia ubicados en estaciones de tren ligero, Macrobus y algunas paradas de camión</p> <p>1,000 formatos para denuncia de agresiones en transporte público urbano</p> <p>50 computadoras</p> <p>50 multifuncionales (impresoras + scanner)</p> <p>200 bolígrafos</p>		
			<p><b>CONDICIONES PREVIAS</b></p> <p>Establecer las relaciones de cooperación necesarias con la Secretaría de Movilidad</p> <p>Contar con el diagnóstico y activar el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p> <p>Diseñar la Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco</p>	

#### 9.4. Sistema de transporte público urbano con perspectiva de género

	LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES	FUENTES DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS / HIPÓTESIS
<b>OBJETIVO GENERAL</b>	Disminuido el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	El Instituto Jalisciense de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad junto con otros organismos municipales y estatales generan y operan una campaña de información y transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO</b>	Transversalizada la perspectiva de género en todo el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco, desde sus leyes y reglamentos hasta los vehículos que en él se utilizan.	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco transversalizada con perspectiva de género  Reglamento para regular el servicio de transporte público urbano colectivo, masivo, de taxi y radiotaxi en el Estado de Jalisco transversalizado con perspectiva de género	Revisión documental de las leyes y reglamentos que controlan el transporte público urbano en el Estado de Jalisco  Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco	El Gobierno del Estado de Jalisco transversaliza la perspectiva de género en la Secretaría de Movilidad
<b>RESULTADOS</b>	1.1. Se generan y acatan reglamentos generales de uso del transporte público urbano con perspectiva de género  1.2. Se capacita a	1.1. El Observatorio Ciudadano de Movilidad consideran resueltas sus observaciones respecto a la perspectiva de género en el transporte público urbano	Reporte anual del Observatorio Ciudadano de Movilidad  Encuesta a los y las choferes del transporte público urbano	Creada un área dentro de la Secretaría de Movilidad dedicada a implementar la transversalización de la perspectiva de género en todo el sistema de

	conductores y conductoras del transporte público urbano para afrontar de manera óptima la violencia en sus vehículos	1.2. 100% de los y las choferes de transporte público urbano han recibido al menos una capacitación sobre cómo manejar las situaciones de violencia hacia las mujeres  1.3. Se crea un sistema de prepago para el transporte público urbano	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco  Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco	transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>LÍNEAS DE ACCIÓN</b>	<p>1.1.1. Respetar los cupos máximos señalados en la reglamentación dentro de los vehículos de transporte público.</p> <p>1.1.2. Generar horarios definidos para el paso de los vehículos de transporte público urbano y respetarlos.</p> <p>1.1.3. Instalación de mobiliario urbano convenientemente situado, iluminado y vigilado para seguridad de las usuarias.</p> <p>1.1.4. Creación de un sistema de prepago con identificación de quienes utilizan las unidades.</p> <p>1.1.5. Revisión sorpresa a bordo de distintas unidades en horas pico.</p>	<p><b>RECURSOS</b></p> <p>Estudio de factibilidad del mobiliario urbano con perspectiva de género</p> <p>Instalación de paradas, andenes y estaciones de transporte público con perspectiva de género</p> <p>Cámaras de vigilancia en las paradas de camión más peligrosas, estaciones y andenes</p> <p>Luminarias funcionales en todas las calles, principalmente en aquellas cercanas a paradas de camión, estaciones de tren ligero y andenes de Macrobus</p> <p>Sistema de prepago en todas las unidades del transporte público urbano</p> <p>Inspectores e inspectoras de la</p>	<p><b>COSTOS</b></p> <p>Presupuesto para transversalización de la perspectiva de género en el Gobierno del Estado de Jalisco</p>	

	<p>1.1.6. Eliminación de las zonas exclusivas para las mujeres.</p> <p>1.1.7. Incremento de contratación de choferes del sexo femenino.</p> <p>1.1.8. Seguimiento personalizado a las quejas que se hagan a la línea de atención telefónica y en la aplicación.</p> <p>1.2.1. Capacitación constante a las y los choferes centrándose en erradicar la culpabilidad hacia las mujeres e informar claramente sobre los tipos de acoso.</p> <p>1.2.2. Creación de líneas de comunicación directa entre conductores y conductoras y la policía para denunciar las agresiones y asegurar la captura del agresor o agresora.</p> <p>1.2.3. Creación de una campaña de comunicación visual dentro de las unidades de transporte público y los andenes del Tren Ligero y Macrobús, donde se le haga saber a la gente que los y las choferes están capacitados para</p>	<p>operación con perspectiva de género en todas las unidades del transporte público urbano</p> <p>Salas de reunión para capacitaciones</p> <p>Presentación para capacitación</p> <p>Proyector</p> <p>Sistema de radiocomunicación entre choferes y Fiscalía General del Estado de Jalisco</p> <p>15,000 calcomanías de vinil con impresión para ubicar en lugar visible dentro de las unidades del transporte público urbano</p>		
--	--	--	--	--

	actuar en caso de acoso sexual.			
			<p><b>CONDICIONES PREVIAS</b></p> <p>Establecer las relaciones de cooperación necesarias con la Secretaría de Movilidad</p> <p>Contar con el diagnóstico y activar el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p> <p>Diseñar la Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco</p> <p>Destinar presupuesto a transversalización de la perspectiva de género en el Gobierno de Jalisco</p> <p>Crear acuerdos con sindicatos y concesionarios para transversalización de perspectiva de género en el transporte público urbano</p>	

## 10. Matriz de Indicadores para Resultados

La Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) es una herramienta que permite vincular los distintos instrumentos para el diseño, organización, ejecución, seguimiento, evaluación y mejora de los programas, resultado de un proceso de planeación realizado con base en la Metodología de Marco Lógico.

Consiste en una matriz de cuatro filas por cuatro columnas en la que, de manera general, se presenta la siguiente información:

- a) Los objetivos del programa, su alineación y contribución a los objetivos de nivel superior (planeación nacional o sectorial).
- b) Los bienes y servicios que entrega el programa a sus beneficiarios para cumplir su objetivo, así como las actividades para producirlos. En el caso de México, a los bienes y servicios comúnmente se les ha denominado los entregables del programa.
- c) Los indicadores que miden el impacto del programa, el logro de los objetivos, la entrega de los bienes y servicios, así como la gestión de las actividades para producir los entregables.
- d) Los medios para obtener y verificar la información con la que se construyen y calculan los indicadores.
- e) Los riesgos y las contingencias que pueden afectar el desempeño del programa y que son ajenos a su gestión.

	Resumen narrativo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin				
Propósito				
Componentes				
Actividades				



### 10.1. Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres

	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>FIN</b>	Contribuir a disminuir el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano en seis años	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	Transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>PROPÓSITO</b>	Se asegura el conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	80% de las usuarias saben que pueden denunciar las agresiones recibidas en el transporte público urbano en 4 años  90% de las usuarias conocen los distintos tipos y modalidades de la violencia en 4 años	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	Generada una campaña de información a las usuarias de transporte público urbano sobre sus derechos humanos y a una vida libre de violencia
<b>COMPONENTES</b>	1. Conocimiento de las mujeres sus derechos como usuarias  2. Conocimiento de las usuarias sus derechos como mujeres a vivir sin violencia	80% de las usuarias manifiestan conocer sus derechos como mujeres y usuarias del transporte público urbano en 2 años  Se instala material informativo de manera permanente en al menos 50% de las unidades de transporte público y en el 50% de las paradas, estaciones y andenes en 2 años  Se dan capacitaciones sobre el derecho a la ciudad en al menos el 50% de los Institutos Municipales de las Mujeres y las Unidades de Género en las dependencias estatales en 2 años  Se genera una partida presupuestaria para la	Plan anual de trabajo y presupuesto anual del Instituto Jalisciense de las Mujeres  Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco  Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco	Aplicadas las actividades marcadas por el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco

		<p>campaña permanente sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia en 2 años</p> <p>Se entregan materiales informativos impresos sobre la normativa con perspectiva de género al menos al 50% de las usuarias del transporte público en 2 años</p>		
<b>ACTIVIDADES</b>	<p>A1C1. Generar material impreso informativo sobre los derechos como usuarias del transporte público</p> <p>A2C1. Impartir capacitaciones sobre el derecho a la ciudad con perspectiva de género a replicadores/as en las entidades federativas y municipales</p> <p>A1C2. Generación de materiales informativos impresos sobre la normativa con perspectiva de género</p> <p>A2C2. Establecer espacios dentro del transporte público urbano donde las mujeres puedan encontrar siempre información impresa relacionada a una vida libre de violencia y cómo denunciarla.</p>	<p>3,000 impresiones mensuales con folletos informativos acerca de los derechos como usuarias del transporte público</p> <p>12 capacitaciones mensuales impartidas</p> <p>3,000 impresiones mensuales con folletos informativos acerca de los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia</p> <p>Stands con información en todas las estaciones del Tren Ligero y Macrobus, ubicados en espacios reconocibles</p> <p>Stands con información en las paradas de las rutas identificadas como más peligrosas para las mujeres</p> <p>10,000 impresiones en vinil instaladas en todas las unidades de transporte público urbano con información sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia</p>	<p>Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>	<p>Se aprueba y activa el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p> <p>Se genera la voluntad política y ciudadana para permear la perspectiva de género en la vida diaria</p>

### 10.1.1. Tabla de indicadores y seguimiento

Eje estratégico	Acciones estratégicas	Actividades	Indicador	Unidad de medida	Tiempo objetivo o frecuencia de medición
Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	Conocimiento de las mujeres sus derechos como usuarias	Generar material impreso informativo sobre los derechos como usuarias del transporte público	Existe material impreso informativo de manera permanente en unidades y paradas, estaciones y andenes	Número de folletos	En 2 años se deben estar generando 3,000 folletos informativos impresos mensualmente acerca de los derechos como usuarias del transporte público
Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	Conocimiento de las mujeres sus derechos como usuarias	Impartir capacitaciones sobre el derecho a la ciudad con perspectiva de género a replicadores/as en las entidades federativas y municipales	Capacitaciones mensuales impartidas	Capacitaciones	En 2 años se deben estar generando 12 capacitaciones mensuales
Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	Conocimiento de las usuarias sus derechos como mujeres a vivir sin violencia	Generación de materiales informativos impresos sobre la normativa con perspectiva de género	Existe material impreso informativo de manera permanente en unidades y paradas, estaciones y andenes	Número de folletos	En 2 años se deben estar generando 3,000 folletos informativos impresos mensualmente sobre los derechos de las mujeres a vivir sin violencia
Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	Conocimiento de las usuarias sus derechos como mujeres a vivir sin violencia	Generación de materiales informativos impresos sobre la normativa con perspectiva de género	Las unidades de transporte público cuentan con información sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia	Número de unidades con información	En 2 años 10,000 unidades de transporte público urbano cuentan con información sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia
Conocimiento de las usuarias del marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres	Conocimiento de las usuarias sus derechos como mujeres a vivir sin violencia	Establecer espacios dentro del transporte público urbano donde las mujeres puedan encontrar siempre información impresa relacionada a una vida libre de violencia y cómo denunciarla.	Stands con información en las paradas de las rutas identificadas como más peligrosas y en andenes y estaciones	Número de stands respecto al número de paradas, andenes y estaciones	En 2 años el 50% de las paradas identificadas como peligrosas, andenes y estaciones de transporte público deberán tener stands permanentes de información sobre los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia

## 10.2. Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano

	RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<b>FIN</b>	Contribuir a disminuir el riesgo de las mujeres al usar el transporte público urbano en el Estado de Jalisco	80% de las usuarias aseguran no haber sufrido de agresiones en el transporte público urbano en seis años	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	Transversalización de la perspectiva de género en el sistema de transporte público urbano del Estado de Jalisco
<b>PROPÓSITO</b>	Des-normalizar en las usuarias de transporte público urbano las prácticas de violencia que se cometen contra ellas	80% de las usuarias y los usuarios saben reconocer los actos que son considerados como agresiones y el acoso sexual  90% de las usuarias reconocen las agresiones como algo grave y que debe denunciarse	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	En marcha el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco
<b>COMPONENTES</b>	1. Programa de concientización sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad  2. Programa que enseñe a las usuarias cómo reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones que sufran en el sistema de transporte público urbano.	80% de las usuarias y los usuarios manifiestan identificar los tipos de agresiones que se sufren en el transporte público urbano y su gravedad  80% de las usuarias manifiesta saber que las agresiones son un delito y que no reaccionan de manera pasiva ante ellas  El 80% de las usuarias del transporte público manifiesta haber señalado una agresión o acoso en su contra  Se descarga la app en 15,000 ocasiones	Encuesta anual a usuarias del transporte público urbano del Estado de Jalisco	Generada una campaña de concientización y sensibilización sobre las agresiones en el transporte público urbano para reconocer las violencias machistas y reaccionar de manera positiva ante ellas
<b>ACTIVIDADES</b>	A1C1. Crear material impreso sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia  A1C2. Crear y difundir	5,000 posters en vinil instalados en camiones de todo el Estado de Jalisco con imágenes pictográficas con los tipos y modalidades de la violencia.		Se aprueba y activa el Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco

	<p>impresiones del Iceberg de la Violencia Machista</p> <p>A1C3. Generar campañas informativas digitales sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS</p> <p>A1C4. Crear una aplicación que muestre y enseñe de manera lúdica a las usuarias y usuarios del transporte público las modalidades de la violencia.</p> <p>A1C2. Crear la campaña #NoEsNormal, que además de informar sobre las modalidades más comunes de la violencia en el transporte público del Estado de Jalisco, anime a las víctimas de la violencia a generar reacciones positivas</p> <p>A2C2. Generar campañas informativas digitales sobre cómo reaccionar activamente ante la violencia que se distribuyan vía Bluetooth o SMS</p>	<p>5 antenas Bluetooth o SMS instaladas en estaciones del tren ligero con más afluencia de usuarios y usuarias</p> <p>500 pósters instalados en los paraderos de las rutas de camión más peligrosas con el Iceberg de la Violencia Machista</p> <p>200 dovelas en el Tren Ligero con la campaña #NoEsNormal</p> <p>50 cabeceras en el Macrobús con la campaña #NoEsNormal</p> <p>10,000 posters en vinil instalados en camiones de todo el Estado de Jalisco con la campaña #NoEsNormal</p> <p>1 app especializada para mostrar de manera lúdica los distintos tipos de violencia, su gravedad y cómo volverse parte de la solución, no del problema (reacciones positivas)</p>	<p>Indicadores del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco</p>	<p>Se genera la voluntad política y ciudadana para permear la perspectiva de género en la vida diaria</p>
--	---	---	---	---

### 10.2.1. Tabla de indicadores y seguimiento

Eje estratégico	Acciones estratégicas	Actividades	Indicador	Unidad de medida	Tiempo objetivo o frecuencia de medición
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa de concientización sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad	Crear material impreso sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia	Camiones de todo el Estado de Jalisco tienen imágenes pictográficas con los tipos y modalidades de la violencia.	Número de camiones	En 2 años se deben tener 5,000 posters en vinil instalados en camiones de todo el Estado de Jalisco
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa de concientización sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad	Crear y difundir impresiones del Iceberg de la Violencia Machista	Icebergs de la Violencia Machista instalados en paradas de camión	Número de pósters	En 2 años se deben tener 500 pósters instalados en los paraderos de las rutas de camión más peligrosas con el Iceberg de la Violencia Machista
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa de concientización sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad	Generar campañas informativas digitales que se distribuyan vía Bluetooth o SMS	Antenas Bluetooth o SMS instaladas en estaciones del tren ligero	Número de antenas	En 2 años deben estar instaladas 5 antenas Bluetooth o SMS en estaciones del tren ligero con más afluencia de usuarios y usuarias
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa de concientización sobre los distintos tipos y modalidades de la violencia y su gravedad	Crear una aplicación que muestre y enseñe de manera lúdica a las usuarias y usuarios del transporte público las modalidades de la violencia.	La aplicación se descarga con regularidad	Número de descargas	En 2 años la aplicación llega a las 15,000 descargas
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa para reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones	Crear la campaña #NoEsNormal instalada en las unidades de transporte público del estado	Piezas de comunicación instaladas en el interior de los vehículos con la campaña #NoEsNormal	Número de dovelas en el Tren Ligero con la campaña	En 1 año 200 dovelas en el Tren Ligero deben tener la campaña #NoEsNormal

Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa para reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones	Crear la campaña #NoEsNormal instalada en las unidades de transporte público del estado	Piezas de comunicación instaladas en el interior de los vehículos con la campaña #NoEsNormal	Número de cabeceras en el Macrobus la campaña	En un año, 50 cabeceras en el Macrobus deberán contener la campaña #NoEsNormal
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa para reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones	Generar piezas impresas para la campaña #NoEsNormal instaladas en las unidades de transporte público del estado	Piezas de comunicación instaladas en el interior de los vehículos con la campaña #NoEsNormal	Número de camiones con pósters de la campaña	En un año, 10,000 camiones de todo el Estado de Jalisco deben de tener información sobre la campaña #NoEsNormal
Reconocimiento por parte de las usuarias y los usuarios de las prácticas de violencia en el transporte público urbano	Programa para reaccionar de manera positiva y denunciar las agresiones	Generar piezas informativas digitales para la campaña #NoEsNormal que se distribuyan vía Bluetooth o SMS	Antenas Bluetooth o SMS instaladas en estaciones del tren ligero	Número de antenas	En 2 años deben estar instaladas 5 antenas Bluetooth o SMS en estaciones del tren ligero con más afluencia de usuarios y usuarias

## 11. Conclusiones y recomendaciones

La violencia contra las mujeres en el transporte público urbano del Estado de Jalisco es un problema multicausal, complejo y que necesita abordarse desde muchos frentes. Debido al impacto que esta problemática tiene en la vida de las mujeres, también, es algo que urge resolver de la mejor manera posible, atendiendo no sólo a la procuración de justicia sino a todo un sistema de información, concientización, sensibilización y sobre todo transversalización de la perspectiva de género que permita realizar acciones preventivas a la par que las punitivas, a lo largo de todo el proceso y en todos los ámbitos implicados. Por su misma complejidad, esta problemática también exige la colaboración de muchas dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco y de las instancias municipales de la zona metropolitana de Guadalajara, para darle una solución definitiva que permita a las usuarias del transporte público urbano acceder verdaderamente a una vida libre de violencia, como es su derecho.

El presente Programa de difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco ha surgido de un proceso de diagnóstico participativo, por medio del cual diversas voces -gubernamentales y ciudadanas- expusieron su perspectiva de la problemática y expusieron las alternativas de implementación del programa, desde diversas ópticas y posibilidades. Se sugiere continuar con una dinámica participativa por parte de los *stakeholders* identificados, de tal manera que se hagan ajustes paulatinos al programa, conforme se vaya avanzando en experiencias de éxito y de oportunidades. Especialmente se sugiere la participación activa del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, dado que el área de investigación realiza continuamente diagnósticos que pueden y deben ser realizados con Enfoque Integrado de Género.

El nivel de respuesta de la Encuesta en Línea superó las expectativas planteadas en el proceso de identificación del programa, se esperaba un nivel de respuesta que complementara un poco los resultados de la encuesta en campo, pero prácticamente respondieron el mismo número de personas respecto a la aplicación directa en las estaciones. Considerando el éxito de la convocatoria de esta modalidad, se sugiere realizar diagnósticos más continuos que permitan mejorar el programa, involucrando a todas las instancias implicadas. En caso de hacerlo, se sugiere que en la encuesta no sólo se pregunte desde el principio sobre la ocurrencia en el uso de autobús, tren ligero y Macrobus, sino que también se integren opciones como el coche particular, los tipos de taxis y la bicicleta. Por otra parte, se sugiere que las preguntas sobre reacciones y la percepción de gravedad no sean planteadas al cuestionar cada tipo de violencia porque esto alarga el tiempo de respuesta, sino que al final se agrupan, por



una parte las reacciones ante todos los tipos, por otra la percepción de gravedad. En este sentido, cada bloque de preguntas podría hacerse enlistando los tipos de incidentes en una sola pregunta (una para percepción de gravedad y otra para reacciones), de tal manera que permita a las usuarias encuestadas hacer el contraste de manera conjunta, además para bajar el tiempo de respuesta de la encuesta.

Los objetivos, estrategias y líneas de acción para la prevención y difusión se encuentran tanto en el apartado de estructura programática como en la matriz de planificación, los cuales fueron planteados en función de las diversas problemáticas identificadas, considerando la gravedad, la pertinencia y las posibilidades de implementación sincrónica. Queda pendiente una revisión más amplia de los problemas, en cual no solamente se procuren la prevención y la difusión orientados hacia el autocuidado de las mujeres, sino que en mediano y largo plazo se garantice el pleno acceso de las mujeres a una vida libre de violencia, en el ejercicio de sus derechos humanos al usar el transporte público urbano, así como el *derecho a la ciudad* con enfoque de género. En este sentido, implicará una transformación tanto del marco jurídico, normativo y programático; además del institucional, para que exista una procuración de justicia acorde a las necesidades de las mujeres en este contexto.

Intencionalmente dejamos abiertos algunos tópicos que si bien no responden de manera directa a la pregunta central, contextualizan la condición y posición de las mujeres al moverse por la ciudad. La información puede permitir el abordaje de esta problemática en un sentido más amplio, porque ofrece información sobre los diversos medios de transporte a los cuales acceden o pueden acceder las mujeres, abriendo la reflexión hacia cuestiones incluso medioambientales y de generación de tráfico en la ciudad, así como el uso de otros medios de transporte.

### 13. Referencias

Cebollada, A; Miralles-Guasch, C. (2008) La estructura social de la movilidad cotidiana. *Anales de Geografía*. Vol. 28, núm. 2, 63-83.

Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém Do Pará, 2006). Extraído de: <http://goo.gl/iaotk7>

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal [C.D.H.D.F.] (2013) Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. CIAD, ITDP. Extraído de: <http://goo.gl/CdTG0h>

CONAPRED (2009) La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México. Extraído de: <http://goo.gl/291W2Z>

CONAPRED (2010). Encuesta Nacional sobre Discriminación. Extraído de: <http://goo.gl/n1HjFq>

Cordo, A. (2014, agosto) El género marca la diferencia en la movilidad urbana. Entrevista a Carmen Miralles-Guasch. *La República de las Mujeres*. CIMAC, Montevideo. Extraído de: [www.cimacnoticias.com.mx/node/67324](http://www.cimacnoticias.com.mx/node/67324)

Costes, L. (2011). Del 'derecho a la ciudad' de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna. *Urban. Artículos y notas de investigación*. N. 502. P. 1-12. Extraído de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3762679.pdf>

De la Cruz, M. (2009) Cuadernos de género: Políticas y acciones de género. Madrid: Universidad Complutense.

Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2011). INEGI. Extraído de: <http://goo.gl/JGjNvc>.

Falú, A. (2009) *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*. Red Mujer y Hábitat de América Latina. Santiago de Chile: Ediciones Sur.

Falú, A. (2013) Derecho a la Ciudad, Mujeres y Seguridad Ciudadana en los Gobiernos Locales: Los nudos críticos de las políticas locales en América Latina. *Économie et Solidarités*, vol. 43, n° 1-2, 2013, p. 86-97. Extraído de: <https://www.erudit.org/revue/es/2013/v43/n1-2/1033277ar.pdf>

Falú, A. (2014) Inclusión y derecho a la ciudad. El ejercicio de los derechos ciudadanos de las mujeres: La Agenda de las Mujeres para Rosario, Argentina. *Revista Ciudad, Inclusión Social y Educación*. Monográfico 59-67. <http://www.edcities.org/wp-content/uploads/2015/03/Ana-Falú.pdf>

Gómez, M; Sainz, H. (2008) El ciclo del proyecto de cooperación al desarrollo. Madrid: Cideal.

(Hegoa) Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional (2006). Diccionario de Acción Humanitaria y Cooperación al Desarrollo, en: <http://www.dicc.hegoa.ehu.es/listar/mostrar/132>

Inmujeres (2013) Compendio normativo para la construcción de igualdad sustantiva en la Administración Pública Federal. Extraído de: <http://goo.gl/qBWi2k>

Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Estado de Jalisco (2008). Extraído de: <http://goo.gl/9gzwcW>

Ley General de Acceso de las Mujeres para una Vida Libre de Violencia (2007). Extraído de: <http://goo.gl/VkNghb>

Miralles-Guasch, C. (2008) La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. Anales de Geografía, Vol. 28, 63-83.

ONU Hábitat (1996) Programa Ciudades más Seguras. Extraído de: <http://goo.gl/gtVqj1>

Ortega, P; Castilla, T; Millán, J; Moreno, M. (2011, enero) Patrones de Movilidad en el transporte público de Andalucía. Grupo de Estudios y Alternativas, 21, S.L. Extraído de: <http://goo.gl/pHINKY>

Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres [PIPASEVM] (2014-2018). Extraído de: <http://goo.gl/0eVq7H>

INEGI. Panorama de violencia contra las mujeres (ENDIREH, 2011). Extraído de: <http://goo.gl/HozP9H>

Procesos colectivos de vivienda (s.a.). "Las mujeres y la ciudad". Extraído de: <http://goo.gl/8ctnc3>

Quiroz, M. (2003) Hacia una didáctica de la investigación. México: Ediciones Castillo.

Quiroz, H. (2013, mayo-agosto) Elementos para una teoría de la ciudad mexicana contemporánea desde la práctica urbanística. Andamios. Revista de Investigación Social, vol. 10, núm. 22, 113-128. Extraído de: <http://goo.gl/4iqoYt>

Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (2014). Extraído de: [www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LGAMVLV.doc](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LGAMVLV.doc)

Sol, L. (2014, marzo) Sobre igualdad y movilidad. CTS EMBARQ, México. Coordinación de Calidad del Aire y Cambio Climático. Economía y Finanzas.



## 12. Anexos

Anexo 1. Análisis de participación

Anexo 2. Árbol de problemas

Anexo 3. Árbol de objetivos

Anexo 4. Sistematización cualitativa

Anexo 5. Cuestionario de la encuesta

Anexo 6. Resultados de las encuestas

Anexo 7. Guía para entrevista

Anexo 8. Guía para grupo focal