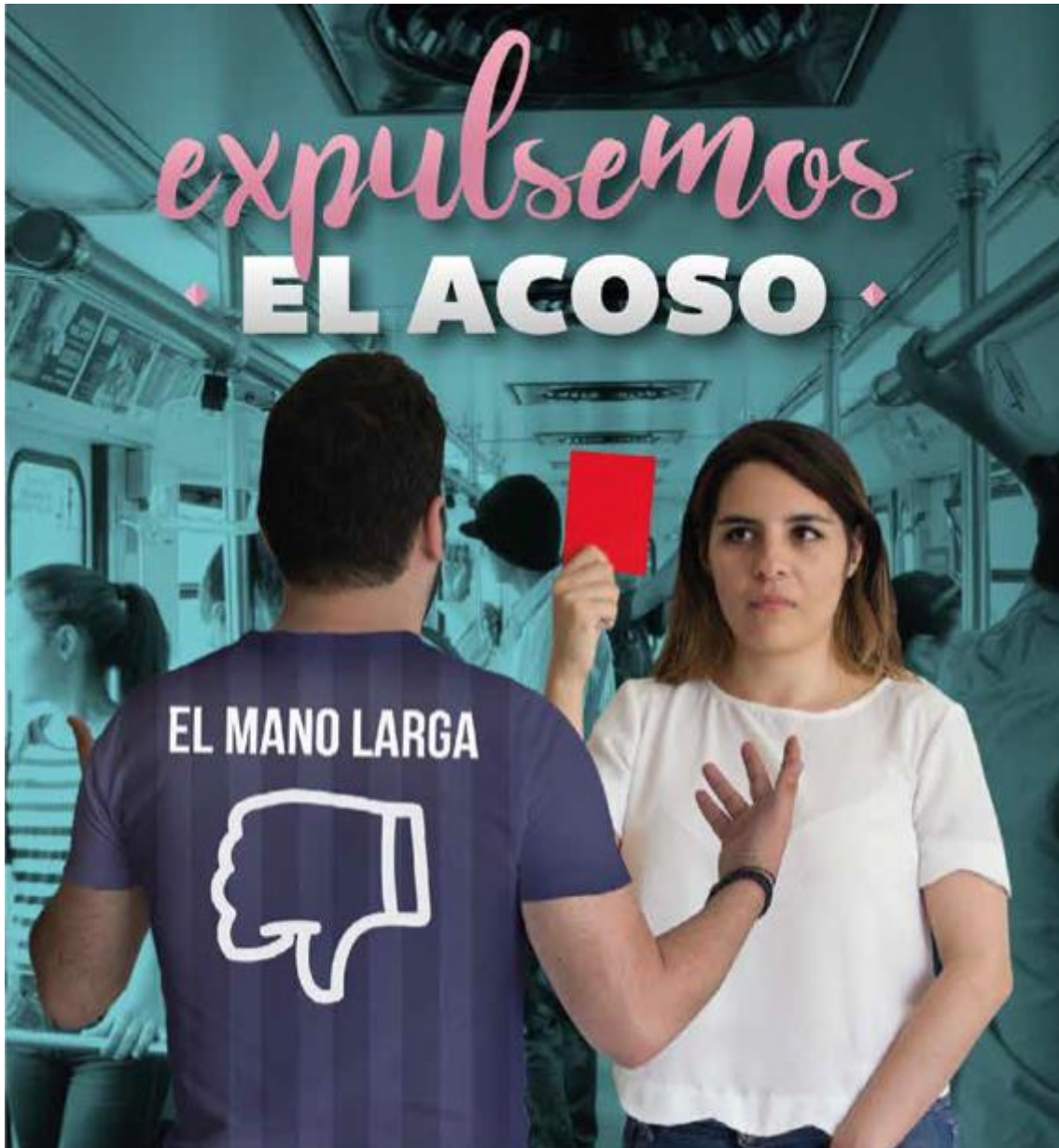




Instituto Jalisciense de las Mujeres

Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en el transporte público urbano en Jalisco.

---





## **Directorio Institucional**

*Dra. Erika Adriana Loyo Beristáin*

Presidenta

*Lic. Paulina Hernández Diz*

Secretaria Ejecutiva

*Erika Córdova Catalán*

Coordinadora Jurídica

*Sagrario Guzmán Ureña*

Coordinadora de Políticas Públicas

*Coral Chantal Zúñiga Nuño*

Coordinador de Vinculación y Atención

*Mónica Maho Alvizo*

Coordinadora Administrativa

*María Teresa Hernández Pezo*

Coordinadora de Comunicación Social

*Gema López Barragán*

Coordinadora de Planeación, Evaluación y Seguimiento

*Margarita Cardiel Ramos*

Coordinadora de Capacitación

*Roberto Mendoza Sánchez*

Coordinador de Enlace Municipal



## **Elaboración**

*Dr. Daniel González Romero*

Marco conceptual, derecho a la ciudad y planeación

*Dra. Adriana I. Olivares González*

Metodología, movilidad urbana y planeación

*Dra. María Teresa Pérez Bourzac*

Marco referencial, espacio público y planeación

*Mtro. Marco De Paolini*

Sistematización y cartografía

## **Colaboradores**

*Carlos Alberto Crespo* – Estudiante del Doctorado en Ciudad Territorio y Sustentabilidad de la U. de Guadalajara

*Raquel E. Padilla García* – Asistente de investigación y estudiante de la Lic. En Urbanística y Medio Ambiente de la U. de Guadalajara.

## **Participantes en el levantamiento de campo**

Estudiantes de la Licenciatura en Urbanística y Medio Ambiente de la U. de Guadalajara

*Laura Becerra Hernández*

*Arturo Vázquez Arámbula*

*Ana Lizeth Huerta R.*

*Andrea Torres Munguía*

*Zaret A. Martínez Estrada*

*Claret Flores Hernández*

*Kentaro Rodríguez Portilla*

*Nallely Margarita Salazar Hernández*

*Luis Arturo Ruiz Félix*

Estudiantes de la Maestría en Procesos y Expresión Gráfica en la Proyección Arquitectónica-Urbana de la U. de Guadalajara

*José Isaac Martínez Chávez*

*Jorge Isaac Ávila Manjarrez*

*Román Alejandro Rosas Rosales*

Estudiantes del Verano de la Investigación Científica 2017

*Ana Paola Bernal Morales*-Universidad Autónoma de Sinaloa

*Gabriel Alexis Escobar Almazán*-Universidad Autónoma de Sinaloa

# Tabla de contenido

<b>PRESENTACIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>I INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>7</b>
I.1 JUSTIFICACIÓN .....	7
I.2 DIAGNÓSTICO SINTÉTICO.....	8
I.3 MARCO REFERENCIAL .....	16
I.4 FUNDAMENTO JURÍDICO.....	17
I.5 CONTRIBUCIÓN.....	21
<b>II MARCO CONCEPTUAL.....</b>	<b>24</b>
II.1 EL DERECHO A LA CIUDAD SEGURA .....	24
II.2 ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD.....	26
II.3 ESPACIOS DE CONFIANZA.....	29
II.4 DERECHO A LA INFORMACIÓN .....	31
II.5 LA EDUCACIÓN PARA EL CAMBIO CULTURAL HACIA LA IGUALDAD DE GÉNERO.....	33
<b>III METODO E INDICADORES.....</b>	<b>35</b>
III.1 MÉTODO.....	35
III.2 INDICADORES .....	37
<b>IV ESTRATEGIAS Y LINEAS DE ACCIÓN .....</b>	<b>45</b>
IV.1 GENERACIÓN Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN ACTUALIZADA Y OPORTUNA. ....	45
IV.2 EDUCACIÓN PARA EL CAMBIO CULTURAL HACIA LA IGUALDAD DE GÉNERO.....	52
IV.3 ESPACIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD URBANA SEGUROS PARA LAS MUJERES, SEGUROS PARA TODAS Y TODOS EN LOS <i>ESPACIOS DE CONFIANZA</i> .....	56
IV.4 TRANSPORTE PÚBLICO SEGURO PARA LAS MUJERES, SEGURO PARA TODOS .....	60
<b>V PROYECTOS PILOTO.....</b>	<b>63</b>
V.1 SELECCIÓN DEL ÁREA DE APLICACIÓN .....	63
<b>SIGLAS Y ACRÓNIMOS .....</b>	<b>77</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>78</b>



# PRESENTACIÓN

Lic. Aristóteles Sandoval  
Gobernador del Estado de Jalisco

Dra. Érika Adriana Loyo Beristáin  
Presidenta del instituto Jalisciense de las Mujeres

# I INTRODUCCIÓN

## I.1 Justificación

El *Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en el transporte público urbano en Jalisco* es la natural continuación del trabajo realizado en el Diagnóstico para la difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público de Jalisco encargado en 2015 por el Instituto Jalisciense de las Mujeres y representa una respuesta a los desafíos que el diagnóstico pone en evidencia.

Una serie de coyunturas políticas y técnicas hicieron posible su elaboración y gestión. Por un lado, la implementación de la *Alerta de violencia contra las mujeres* por el Gobernador del Estado y la solicitud para que se activara el mecanismo de alerta a nivel federal promueven la recomendación específica, de parte de la CONAVIM y el Instituto Nacional de la Mujeres, para que los municipios adopten el modelo de Ciudad Segura, promovido por ONU-Hábitat, resultando en la instauración de la Mesa de Trabajo para realizar actividades en coordinación para tender el problema. Por otro lado, la creación de la Agencia Metropolitana de Seguridad del Área Metropolitana de Guadalajara y el Laboratorio para la Ciudad de Políticas de Seguridad, así como la implementación de un ambicioso plan para la reestructuración del transporte público urbano del AMG por parte de la Secretaría de Movilidad.

En este contexto se elaboró el programa con la participación de socios clave para su ejecución y logro de metas: el Instituto Jalisciense de las Mujeres, la Agencia Metropolitana de Seguridad, La Secretaría de Movilidad y la Procuraduría de Desarrollo Urbano, que se integró en un segundo momento; los cuales firmaron con este objetivo el *Acuerdo interinstitucional de entendimiento entre las partes para el cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el informe de alerta de violencia contra las mujeres en el Estado de Jalisco*, como documento que fungirá como puente entre el Gobierno del Estado y la implementación municipal de las acciones emanadas del *Programa* objeto del acuerdo.

Así, el objetivo general del programa es garantizar a las mujeres el derecho a una ciudad que favorezca su seguridad, desarrollo y bienestar durante su movilidad cotidiana mediante el acceso oportuno a información actualizada, a la transformación de patrones socioculturales mediante la educación, a la renovación de los espacios públicos como

espacios de confianza y al acceso a un transporte público seguro mediante el nuevo modelo de Sistema de Transporte Ruta Empresa (SITRAN).

El periodo de vida del programa es del año 2017-2023 con metas parciales que deberán ser evaluadas al final de cada administración municipal y estatal hasta ese año, con la finalidad de que cada gobierno haga propias las metas del programa y pueda hacer los ajustes de acuerdo al avance de los indicadores.

## I.2 Diagnóstico Sintético

En México la violencia contra las mujeres es un problema de carácter estructural. De acuerdo al Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres 2014-2018, del total de mujeres casadas o unidas residentes en localidades urbanas, 42% reporta haber sufrido algún incidente de violencia (Gobierno Federal, 2014, pág. 8).

De acuerdo al ENDIREH, en 2016 la violencia comunitaria fue la segunda en prevalencia más alta declarada por las mujeres de 15 años y más, sólo después de la violencia de pareja. Esta modalidad de la violencia se caracteriza por su presencia en las calles, parques, fiestas, bares, centros comerciales y en el transporte público entre los de mayor importancia; y tuvo una representación de 38.7%, de manera que, significa que casi 39 de cada 100 mujeres, en este mismo rango de edad, han sufrido alguna situación de violencia social en los últimos 12 meses del estudio (INEGI, 2012; INEGI, 2017).

La violencia contra las mujeres en los espacios públicos o comunitarios es sobre todo de índole sexual que comprende desde frases ofensivas de tipo sexual, acecho (la han seguido en la calle) y abuso sexual (manoseo, exhibicionismo obsceno). Los lugares de mayor prevalencia de la violencia comunitaria en los últimos 12 meses son la calle y el parque con una representación del 65% y en segundo lugar el autobús y el microbús con el 13.2% (INEGI, 2017)

En este contexto en el año 2015 el *Instituto Jalisciense de las Mujeres* realizó un *diagnóstico para la difusión y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público de Jalisco*. Entre las actividades principales del diagnóstico se convocó a una mesa de trabajo a un grupo de ciudadanas y ciudadanos del estado, que se han especializado en temas de género y que además hacen uso del transporte público en la que se identificaron los problemas principales con sus causas y efectos, así como los objetivos, con sus medios y fines. En la fase de diseño, también se consiguieron





establecer las alternativas con base en un análisis objetivo utilizando el Enfoque del Marco Lógico (EML).

Se elaboró una encuesta en las colonias del Área Metropolitana de Guadalajara donde se identificó la mayor incidencia de violencia comunitaria y en el transporte público contra las mujeres. Asimismo, se levantó una encuesta en línea para otros municipios del estado de Jalisco, que en principio se pensó que solo sería indicativa, pero la convocatoria generó gran interés y disposición de las usuarias del transporte público, razón por la cual esta versión de la encuesta representó el 42 % de la muestra total de 1,027 mujeres, lo cual permitió que los resultados tuvieran un 99% de confianza.

A pesar de que no se contaba con una estadística exacta sobre la problemática vinculada a la violencia contra las mujeres en el transporte público, gracias al apoyo de área de investigación del Instituto de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco, se consiguió la información necesaria para determinar el número de usuarias y se pudo calcular la muestra. También se consiguió el compromiso por parte de Fiscalía y de otras dependencias del gobierno, para que se atiendan adecuadamente las problemáticas.

Con los resultados de la encuesta así como con otros datos emanados del gobierno federal y de las instituciones del Estado de Jalisco se elaboró un análisis estratégico de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas considerando las diversas escalas del problema y su clasificación en cuatro ámbitos estratégicos: Generación y difusión de información actualizada y oportuna; Educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género; Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los espacios de confianza; y Transporte público seguro para las mujeres, seguro para todos y todas.

Si bien en México se ha logrado institucionalizar desde todos los niveles de gobierno la política para garantizar la igualdad de género y atender la violencia contra las mujeres, aun es necesario incrementar el diseño transversal de las mismas, haciendo hincapié en las que intervienen en el desarrollo urbano y la movilidad.

### I.2.1 Generación y difusión de información actualizada y oportuna

En México en 2010 más de tres cuartas partes de las mujeres y hombres desconocían los lugares o instancias para denunciar casos de violencia sexual, los servicios de impartición de justicia para mujeres en situación de violencia eran considerados inadecuados y todavía eran escasos los servicios de atención a mujeres violentadas



(Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, 2011). En 2016, la gran mayoría de las mujeres que había experimentado violencia física y sexual en la comunidad no acudió a ninguna institución y autoridad entre otras razones por desconocimiento de cómo realizar la denuncia.

Si bien en México y Jalisco hay un marco legal que sustenta los derechos humanos de las mujeres y en años recientes empiezan a observarse procesos de impartición de justicia para mujeres violentadas, estos aún son muy escasos. Por otro lado, el Instituto Jalisciense de las Mujeres cuenta con servicios de atención a mujeres violentadas, sin embargo, el presupuesto para dicha atención es limitado.

De manera que para 2015 en Jalisco más de las tres cuartas partes de la mujeres encuestadas (77.9) había escuchado o leído sobre alguna de las modalidades de violencia de género, sobre todo la observada en los ámbitos familiar, laboral y docente, sin embargo, hay modalidades de violencia de género que resultaron ser menos conocidas como la comunitaria, que es la que concierne a la que se desarrolla en el espacio público y en el transporte público, cuyo conocimiento tuvo una representación del 70.5%.

Por otro lado, si bien la mayoría de las mujeres reconocían algunos tipos de violencia en contra de las mujeres, sobre todo la física, sexual y psicológica que es la que se puede observar en el espacio público; otras eran menos conocidas como la patrimonial y económica.

Para difundir información útil para combatir la violencia comunitaria es importante conocer que las fuentes de información más utilizadas por las mujeres son la TV (48.7%), las redes sociales (47.1%) e internet (43.9%), donde, sobre todo las dos últimas, pueden constituir un área de oportunidad.

Uno de los problemas estructurales con respecto a la información tiene que ver con el acceso a datos periódicos sobre indicadores de movilidad y violencia comunitaria, lo que dificulta tanto analizar el desarrollo de los procesos de violencia comunitaria como evaluar el desempeño de los instrumentos de atención (políticas, programas y proyectos), por lo que es un tema que se considera en el Programa.

## I.2.2 Educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género

La prevención de la violencia contra las mujeres trata de todo un conjunto de acciones vinculadas, entre otros aspectos, a la educación y a la concienciación social. Desde el

ámbito federal se está incluyendo la perspectiva de género en los contenidos pedagógicos de los libros de texto de educación básica y en Jalisco la educación formal (45.9%) constituye uno de las cuatro fuentes de información más importantes sobre la violencia de género identificadas por las mujeres.

Esta es una fortaleza que es urgente capitalizar ya que en México la violencia contra las mujeres forma parte de un fenómeno de violencia estructural que parece ser normalizado por la sociedad indiferente frente a eventos graves, entre ellas el abuso sexual (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (C.D.H.D.F), 2013, pág. 123)

En Jalisco, la distribución relativa de la escolaridad de las mujeres, que son usuarias del transporte público, es en su mayoría de nivel profesional (39.85%), le sigue el nivel de preparatoria (31.37%) y al final las que tienen el nivel de secundaria (20.96%); situación facilita su accesibilidad a recursos educativos con perspectiva de género (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015). Por otro lado, para un cambio cultural de fondo se requiere actuar en los grupos más jóvenes de la sociedad por ello es necesario desarrollar acciones en coordinación con los sistemas de educación de nivel básico, medio y superior.

De manera que la educación se presenta como una oportunidad para la adquisición de contenidos, conocimientos y actitudes valiosos sobre los derechos humanos y la igualdad de oportunidades de las mujeres y sobre su derecho a la ciudad segura durante su movilidad cotidiana en el espacio público y en el transporte público.

### I.2.3 Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los espacios de confianza

En Jalisco de acuerdo al ENVIPE el 65.7% de la población de 18 años y más consideraba en 2017 que la entidad es insegura (INEGI, 2017) y es que en términos objetivos el estado ocupó en 2011 y 2016 el tercer lugar en lo referente al porcentaje de mujeres violentadas en espacios públicos, solo después de la Ciudad de México y el Estado de México, donde la violencia comunitaria de índole sexual superó a la media nacional (INEGI, 2012).

De acuerdo a la literatura entre los lugares que se han identificado como peligrosos para la movilidad de las mujeres figuran las viviendas abandonadas y los lotes baldíos, las cuales abundan en una gran cantidad de fraccionamientos semi-abandonados o inconclusos. En el Área Metropolitana de Guadalajara el parque de vivienda

abandonada llegó en 2015 a 8,222 ocupando el sexto lugar nacional en casas adquiridas con créditos INFONAVIT que fueron abandonadas por sus compradores, donde Tlajomulco de Zúñiga es el que presenta el mayor problema ya que concentra 36% de las viviendas abandonadas de la entidad, le siguen Ixtlahuacán de los Membrillos, Zapopan, Tlaquepaque, Tala y Tonalá. Entre las razones principales del abandono destacan la adquisición de la vivienda como una inversión, la inseguridad y violencia en los nuevos desarrollos inmobiliarios (Infonavit, 2015), lo que demuestra la baja habitabilidad de los conjuntos exclusivamente residenciales en las periferias metropolitanas, ausentes de equipamientos y servicios esenciales para la vida cotidiana.

Otros lugares donde se han padecido violencia durante la movilidad cotidiana de las mujeres son las zonas donde no hay alumbrado público, de manera que, si bien en el Área Metropolitana de Guadalajara un alto porcentaje de la superficie urbana cuenta con infraestructura de iluminación pública, en las colonias de las periferias esta cobertura es menor según datos de Inventario Nacional de Viviendas 2016 (INEGI).

También destacan en términos de violencia contra las mujeres los alrededores de las paradas de transporte público, principalmente donde se localizan puestos ambulantes de venta (comida, etc.) y en zonas sin visibilidad. En el área metropolitana la obstrucción de banquetas por los puestos de diferentes tipos es un problema que afecta la movilidad de las personas, especialmente de los grupos vulnerables, ya que genera caos y mala visibilidad que son propicios para que se generen acciones de violencia contra las mujeres.

#### I.2.4 Transporte público seguro para las mujeres, seguro para todos y todas

En Jalisco el 67.7% de la población de 18 años y más consideró en 2014 al transporte público como un lugar inseguro (INEGI, 2014). Por ello, según la CONAPRED:

“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 redundando en una serie de limitaciones que las mujeres deben 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” (2009, pág. 58)

En el Área Metropolitana de Guadalajara, aún es insuficiente la coordinación entre la planeación de la ciudad y el transporte, sin embargo, se empiezan a observar acciones orientadas a generar una planeación integrada a partir de la creación del Instituto Metropolitano de Planeación y [la](#) Agencia Metropolitana de Seguridad. La cobertura y frecuencia del transporte público en los polígonos de vivienda y trabajo localizados en la periferia metropolitana es deficitaria como lo muestra el estudio de densidad de rutas de transporte del área metropolitana (Olivares G. , 2017).

El transporte público se muestra como un lugar de alta inseguridad para las mujeres, donde más de la mitad de las usuarias manifiestan miedo de ser atacadas. De siete formas de violencia identificadas como más recurrentes en el transporte público, la más frecuente es el piropo ya que la mayoría de las mujeres la ha experimentado y el 36% la ha sufrido varias veces; en segundo y tercer lugar están los toques y/o manoseos sin consentimiento y los insultos; los cuales han sido sufridos al menos una vez por el 64% y el 57% de las mujeres respectivamente; el 13% de las mujeres han recibido propuesta para tener relaciones sexuales, el 19% han sido agredidas físicamente y el 1% fue forzada a tener relaciones sexuales (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015).

El tipo de transporte público en donde las mujeres sufrieron violencia son con un amplio margen es el camión (86.2%) y bastante más abajo el Tren Ligero, el Macrobus y el Taxi, de manera que el transporte masivo es más seguro que el transporte colectivo.

La mayoría de las mujeres tienen una reacción pasiva (no hacen nada o se alejan) frente a las agresiones en el transporte público. Las reacciones activas se observan fundamentalmente en los casos en que la agresión es física o son forzadas a tener relaciones sexuales, donde tres cuartas partes de las mujeres denuncian la agresión (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015, págs. 40-53). En síntesis, solo el 7% de las usuarias que declararon haber sido víctimas de violencia en el transporte público levantaron una denuncia (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015, pág. 61), por lo que es necesario difundir las diferentes modalidades de violencia y sus procedimientos de denuncia pues al no ser castigados estos delitos se normalizan e incrementan.

Las paradas de los camiones son también percibidas por las usuarias entre los puntos más inseguros del transporte público (sin iluminación, sin seguridad y sin gente) a diferencia de las estaciones del transporte masivo que tienen iluminación, seguridad y gente. El desconocimiento de horarios y frecuencia de paso genera incertidumbre y por lo tanto aumenta los tiempos de espera y la situación de vulnerabilidad. El 24.8% de la violencia se observa en los andenes, paradas o filas para abordar el transporte público.

La estructura de los vehículos del transporte colectivo, sobre todo el aislamiento de algunos lugares en la parte trasera, hacen propicia la violencia hacia las mujeres, de manera que el 76.5% de la violencia que se da dentro de las unidades de transporte público se concentra en la parte trasera, en las escaleras de la puerta trasera al bajar y en la puerta para ingresar al transporte.

Las rutas en las que las usuarias identificaron actos violentos son: la 380 (36%); y bastante más abajo la 629 y la 622. La ruta 380 es la que recorre el Anillo Periférico que vincula las áreas dispersas de la ciudad con las más compactas y consolidadas, lo que posiblemente sea un factor que hace más vulnerable esta ruta. Las rutas más utilizadas se localizan en los corredores primarios: ruta 629 (Morelos-Av. México-Rafael Sanzio-Copé-ernico-López Mateos-Mariano Otero); y en los corredores de circunvalación: 380 (Periférico); y 622 (Fidel Velázquez, Patria, Circunvalación) (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015, págs. 36-37).

No hay una clara prevalencia horaria en la que suceden los eventos de violencia contra las mujeres, es decir, dichos eventos son más o menos proporcionales a las mujeres que se mueven, por ello se observa solo un ligero aumento en los horarios pico de las 8:30 de la mañana y de las 7:30 de la tarde. y esto puede generar dispersión en las acciones de seguridad. Además, en los horarios de mayor oscuridad se observa un mayor número de desplazamientos de hombres que de mujeres en el transporte público.

El medio de transporte en el que las usuarias del transporte público se sienten más seguras es, en primer lugar, el automóvil particular (53.7%) y bastante más abajo los taxis ejecutivos -UBER-, el Sistema de Tren Eléctrico Urbano; y los taxis amarillos (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015, pág. 67).

## I.2.5 Acciones del gobierno de Jalisco relativos a la movilidad cotidiana y el transporte

En el periodo 2013-2018 que corresponde a la administración del Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, se generó el contexto propicio para desarrollar y poner en marcha un conjunto de acciones estratégicas para mejorar la movilidad cotidiana tanto no motorizada como motorizada.

Por un lado, se aprobaron y desarrollaron diversas acciones orientadas a mejorar la movilidad urbana. Entre estas acciones destaca la creación de la Secretaría de Movilidad (SEMOV) como responsable.



En materia de movilidad no motorizada se aprobó y puso en marcha del Plan de Movilidad No Motorizada, entre cuyas acciones destaca la implementación de las Zonas de Accesibilidad Peatonal (ZAP) en los centros tradicionales de los municipios centrales de la metrópoli y la implementación de rutas e infraestructura ciclista.

En lo relativo al transporte público en el último sexenio de gobierno se construyó la Línea 3 del Sistema de Tren Eléctrico Urbano, que fue percibido como el medio más seguro por las mujeres después de automóvil (Instituto Jalisciense de las Mujeres, 2015). Por otro lado, se está reestructurando el transporte colectivo para transitar del modelo hombre-camión al de ruta-empresa y en 2017 se puso en funcionamiento el corredor piloto Artesanos del Sistema Integrado de Transporte (SITRAN), cuyos operadores y operadoras recibieron capacitación en asuntos de igualdad y violencia de género por el Instituto Jalisciense de las Mujeres. Si bien es aún incipiente el número relativo de operadores capacitados respecto de total de rutas que funcionan en el AMG se pretende que la transición del transporte colectivo hacia el nuevo modelo vaya de la mano de la capacitación de los operadores y operadoras.

En lo relativos a la movilidad motorizada se construyó infraestructura que permitió agilizar los recorridos urbanos a partir de la coordinación con los municipios para la construcción de nodos viales: Av. Alcalde, Calz. Independencia-Periférico; Prolongación Alcalde-Periférico; Parres Arias-Periférico; entre algunas de las más importantes.

Por otro lado, los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque, también han llevado a cabo diversas obras de mejoramiento de calles, banquetas y cruces en avenidas para mejorar la movilidad peatonal y ciclista.

Sin embargo, quedan pendientes retos importantes en materia de gestión integral de la movilidad urbana sobre todo con relación a la seguridad pública. Fue relevante en este sentido la creación de la Agencia Metropolitana de Seguridad a partir de la coordinación del Gobierno del Estado y los nueve municipios del Área Metropolitana de Guadalajara: El Salto, Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo. La Agencia Metropolitana de Seguridad tiene como propósito formular, instrumentar y proponer programas y políticas públicas municipales metropolitanas en materia de seguridad.

En este sentido, al igual que en el resto del país, son aun complicados los procesos de coordinación institucional para llevar a cabo acciones que vinculen la movilidad cotidiana y la seguridad pública, sin embargo, en Jalisco se empiezan a observar

esfuerzos importantes, entre los que destacan el *Acuerdo Interinstitucional* que celebraron, en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el Estado de Jalisco, la Secretaría General de Gobierno, el Instituto Jalisciense de las Mujeres, el Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco, la Secretaría de Movilidad, la Procuraduría de Desarrollo Urbano, la Fiscalía General del Estado, los alcaldes de los municipios involucrados en la alerta de violencia de género contra las mujeres del estado de Jalisco; Guadalajara, Zapopan, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Puerto Vallarta y Ameca, así como la alcaldesa del municipio de San Pedro Tlaquepaque y la Agencia Metropolitana de Seguridad del Área Metropolitana de Guadalajara.

### **I.3 Marco referencial**

En el mundo actual y sus ciudades las diferencias en las razones para creer que todo es posible se distinguen claramente entre hombres y mujeres, donde la desigualdad, la fragmentación y la exclusión social, siguen siendo temas pendientes por solventar por la mayoría de los países en que las ciudades han sido planeadas sin pensar en la diversidad de intereses de las personas que la habitan, pensando solo en un ciudadano tipo.

La ciudad de los siglos XX y XXI ha crecido de manera fragmentada, conformando una serie de polígonos habitacionales, comerciales y productivos, solo comunicados y a la vez divididos por las infraestructuras de movilidad especializadas. El resultado de ello es un espacio urbano que no es imparcial y debe de ser tratado desde la diversidad que conforman las aglomeraciones humanas, sin que las diferencias que establecen los roles de género nos impidan el uso de la ciudad de forma diferenciada.

Entre la diversidad de la población, las mujeres siguen siendo el sector más vulnerable, sometido a limitaciones en su derecho a una vida digna y sin restricciones, es decir, en su derecho a la ciudad. Esta situación es “...producto de funciones y roles construidos por la sociedad que pertenecen a categorizaciones por género y las discriminaciones y desigualdades experimentadas en estas construcciones sociales que son el resultado de relaciones de poder patriarcal” (Buckingham, 2011, págs. 6-7).

Históricamente para solucionar el tema de la violencia contra las mujeres, los recursos se han orientado principalmente a ayudar a las víctimas de violencia ya consumada, pero sabemos que la *prevención* puede llevar a resultados más alentadores, tratándola



desde sus orígenes y causas más comunes, ya que la misma no reconoce fronteras raciales, sociales, económicas ni de edad.

La *prevención* es una decisión-acción adelantada para disminuir un riesgo, con el objetivo de que un agravio o agresión no se llegue a realizar. La prevención debe de comenzarse a inculcar en la educación desde edades tempranas de la vida, promoviendo una enseñanza igualitaria, en derechos y deberes de niñas y niños, y debe de continuarse en la adolescencia, siendo esta una etapa importante para crear conciencia de las consecuencias futuras de la violencia de género.

En esta temprana educación, se debe de promover la concienciación comunitaria y el empoderamiento de las mujeres tanto en su vida privada como en su vida pública, misma que se manifiesta también en el diseño de ciudades incluyentes, priorizando la interacción y la diversidad, ya que con un programa de concientización y conocimiento se obtienen mejores resultados a largo plazo, utilizando siempre la prevención como herramienta de trabajo.

De esta forma la prevención es “jurídica, política, criminológica, administrativa o sociocultural, y tiene distintos alcances y niveles, pero su fin último es garantizar los derechos humanos de las mujeres y evitar su afectación mediante la comisión de conductas delictivas o contrarias a la ley como las que constituyen las modalidades y tipos de violencia de género” (Gobierno Federal, 2014, pág. 10)

El marco internacional de protección a los derechos humanos de las mujeres, categoriza las acciones de prevención en niveles:

- La prevención primaria, que significa detener o evitar la violencia antes de que ocurra.
- La prevención secundaria, que consiste en dar una respuesta inmediata una vez que haya ocurrido la violencia, a fin de limitar su extensión y consecuencias.
- La prevención terciaria, que implica brindar atención y apoyo a largo plazo a las mujeres que hayan sufrido actos de violencia (Gobierno Federal, 2014, pág. 10)

## **I.4 Fundamento jurídico**

Tomando como antecedente el diagnóstico realizado por el *Programa de Difusión y Prevención de Violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en el*

*Estado de Jalisco (2015), El Programa* se sustenta en diferentes leyes y reglamentos de nivel internacional, nacional y local, que nos permiten tomarlos como referentes de los compromisos que ha asumido México para la reivindicación de los derechos humanos de las mujeres. Con este análisis confirmamos que es hasta fines del siglo XX que se promulgan leyes y reglamentos que pusieron en la agenda pública el tema de la violencia contra las mujeres.

#### I.4.1 Marco Internacional

La violencia contra las mujeres en el transporte público es aún un tema pendiente de los gobiernos tanto locales como estatales y federales, a pesar de los esfuerzos realizados y de la existencia de un Marco Jurídico Nacional e Internacional en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres.

En el ámbito internacional destacan dos documentos clave: la *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer* de 1979 (CEDAW), firmada por México en 1980 y la *Convención Internacional para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres*, realizada en el estado de Belem do Para, Brasil en 1994 y firmada por México en 1998.

En el primer documento se definió la violencia contra la mujer y el deber de los estados de protegerlas y se erige como ejemplo relevante de los compromisos de todos los gobiernos en otorgar igualdad de oportunidades de las mujeres en todos los ámbitos de la vida pública. En el segundo por primera vez se definen las características y los tipos de violencia existentes en el mundo. Esta convención señala que:

“La violencia contra las mujeres es una ofensa contra la dignidad humana, y una de las manifestaciones históricamente de poder históricamente desiguales entre mujeres y hombres... que trasciende todos los sectores de la sociedad, independientemente de su edad, clase y religión, y que su eliminación es condición indispensable para el desarrollo integral de las mujeres en todas las esferas de la vida” (Acta de la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, 1995)

Otro documento internacional a tener en cuenta es la *Carta por el derecho de las mujeres a la ciudad* como resultado del Foro Mundial de las Mujeres realizado en Barcelona, España en 1994, donde se plantea la exigencia a los gobiernos de las ciudades de trabajar en los desafíos pendientes para lograr las ciudades equitativas y democráticas así como asignar recursos para su efectivización y mostrar los avances a



través de logros medibles cuantitativa y cualitativamente. (Foro Mundial de las Mujeres, 2004)

#### I.4.2 Marco Nacional

Al estudiar el Marco Jurídico Nacional, México se hace presente en la lucha por la igualdad de las mujeres desde la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos donde establece desde su Título Primero, Capítulo 1 que “Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2017). Asimismo, destaca lo establecido en su Artículo 26 respecto de la organización de “...un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia e igualdad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2017).

La Ley General de acceso de las mujeres para una vida libre de violencia (LGAMVLV) aprobada en 2007 y reformada en el 2011:

“...tiene por objeto establecer la coordinación entre la Federación, las entidades federativas, el Distrito Federal y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable que fortalezca la soberanía y el régimen democrático establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2007)

Esta Ley define los tipos y modalidades de la violencia, de la alerta de violencia de género contra las mujeres y de las órdenes de protección. Asimismo, en el Artículo 16 define a la violencia en la comunidad 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” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2007).



También en el nivel federal se parte del *Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres 2014-2018* que sintetiza en cinco los problemas que deben ser atendidos para garantizar los derechos humanos de las mujeres: 1. Insuficiente armonización legislativa y escasa cultura de la no violencia contra las mujeres; 2. Violencia en contra de las mujeres en el sector educativo, laboral y en el Sistema Nacional de Salud; 3. Escasos servicios de atención a mujeres y niñas víctimas de violencia; 4. Acceso limitado a la justicia para las mujeres; 5. Limitada coordinación institucional en materia de violencia contra las mujeres.

Para *El Programa* es relevante el segundo apartado inciso d. Comportamiento violento en contra de las mujeres en la comunidad y seguridad ciudadana; ya que se plantea que en los espacios públicos de las ciudades se ha recrudecido a la violencia y que la percepción de inseguridad está más arraigada en las mujeres pues son las que pasan más tiempo en su comunidad. Asimismo, señala que en el transporte público y en las zonas de esparcimiento son frecuentes los eventos de violencia contra las mujeres. (Gobierno Federal, 2014)

La *Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres* aprobada en 2016, como afirma en su Artículo Primero:

“...tiene por objeto regular y garantizar la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, proponer los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten a la Nación hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva en los ámbitos público y privado, promoviendo el empoderamiento de las mujeres y la lucha contra toda discriminación basada en el sexo. Sus disposiciones son de orden público e interés social y de observancia general en todo el Territorio Nacional”. (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2016)

En esta ley se caracterizan los términos de discriminación, discriminación contra la mujer, igualdad de género, igualdad sustantiva y perspectiva de género.

### I.4.3 Marco Estatal

En el ámbito estatal la Constitución del Estado de Jalisco establece en su Artículo 4 que "queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias de todo tipo, incluyendo las sexuales, el estado civil o cualquiera otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o



menoscabar los derechos y libertades de las personas”. (Cámara de Diputados del Congreso del Estado de Jalisco, 2014).

Con este ajuste aprobado en 2008 en apego a la ley federal, establece en su Artículo 9 la garantía del derecho de las mujeres víctimas de violencia a ser tratadas con respeto a su integridad y el ejercicio pleno de sus derechos; a contar con protección inmediata y efectiva por parte de las autoridades cuando se encuentre en riesgo su seguridad; a recibir información veraz; contar con asesoría y representación jurídica gratuita y expedita; recibir gratuitamente información, atención y rehabilitación médica y psicológica; ser valoradas y educadas libres de estereotipos de comportamiento y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación; acceder a procedimientos expeditos y accesibles de procuración y administración de justicia; erradicar la impunidad en casos de violencia contra las mujeres a través de la investigación y sanción de actos de autoridades omisas o negligentes; y Subsanan las deficiencias que se adviertan dentro de los procedimientos internos y externos de las autoridades, que propicien la violencia contra las mujeres. (Cámara de Diputados del Congreso del Estado de Jalisco, 2008)

## I.5 Contribución

Frente a la complejidad que ha adquirido la vida en sociedad en las ciudades contemporáneas, particularmente las de América Latina y México como parte mundo *en desarrollo*, y el derecho de todos sus habitantes a una convivencia digna y respetuosa, el avance de *El Programa*, se centra en atender los resultados diagnóstico elaborado en 2015 y dar pasos específicos para enfrentar la eliminación de las prácticas sociales que devienen de una tradición machista de la cultura local y que se traduce en la violencia comunitaria y en el transporte público durante la movilidad cotidiana.

Es evidente que existe mucho por hacer, las acciones de diverso contenido y orientación se encuentra dispersas, por lo tanto, son poco efectivas. La encuesta inicial nos muestra que existen focos y áreas urbanas en las que se da mayor concentración de hechos negativos que atentan a la dignidad de la mujer, sin embargo, se requiere realizar estudios puntales que conlleven la realización de acciones de amplio espectro, para obtener resultados positivos y evidencias tangibles para la ciudadanía.

Existe una clara distancia entre la percepción del problema y las medidas que se han realizado hasta hoy. Por lo tanto, se requiere integrar *El Programa* como un instrumento que incluya una serie de objetivos y metas de corto y mediano plazo que busquen

enfrentar programáticamente sus posibles opciones de solución, mitigación, mejora o eliminación.

Bajo esta perspectiva *El Programa* propone la realización de un proyecto para la producción social del espacio denominada *espacios de confianza* para cuyo desarrollo se requieren una serie de acciones, que van desde el estudio de conductas sociales reprobables y de las cualidades del espacio público para la movilidad cotidiana en sus diferentes escalas, de indagar y transformar el diseño ambiental de lugares y activar esquemas y sistemas de vigilancia institucional; hasta el proporcionar información actualizada y oportuna y generar acciones que promuevan un cambio cultural paulatino hacia la igualdad de género mediante la *educación social*.

Algunos de estos se refieren a cuestiones estructurales que relacionan la configuración morfológica y funcional de la espacialidad urbana, de la infraestructura necesaria y los ambientes que crean ámbitos y comportamientos de seguridad, prevención y protección para la mujer; y procesos de vigilancia que se consideren prácticas en el ámbito legal o jurídico correspondiente.

Por lo tanto, *El Programa* pretende hacer contribuciones en cuatro dimensiones que corresponden el mismo número de objetivos con sus respectivas estrategias y líneas de acción del programa:

- ✓ ***Generación y difusión de información actualizada y oportuna***, cuya contribución se centra en la transformación de los comportamientos de hombres y mujeres a través de la generación y difusión de información entre diversos sujetos estratégicos de la sociedad: estudiantes de nivel básico, medio básico, medio superior y superior, comunidades donde destaca la violencia comunitaria, así como en usuarias y usuarias del transporte público.
- ✓ ***Educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género***, cuya contribución se centra en otorgar conocimientos socialmente valiosos para transformar patrones socioculturales de comportamiento de hombres y mujeres, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana
- ✓ ***Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los espacios de confianza***, cuya contribución se centra en intervenir estratégicamente en el territorio con base en diagnósticos novedosos y bajo la premisa de construir *espacios de confianza* con la participación y corresponsabilidad de los gobiernos locales y de las comunidades.



- ✓ *Transporte público seguro para las mujeres, seguro para todas y todos*, cuya contribución se centra en aprovechar el entorno positivo para el mejoramiento de la movilidad tanto en el ámbito estatal como municipal; y proponer acciones de amplio impacto en coordinación entre las instituciones responsables de la movilidad urbana y el transporte.

## II MARCO CONCEPTUAL

El Programa es consecuencia del estudio realizado por el Instituto Jalisciense de las Mujeres (IJM), bajo el título de *Diagnóstico de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco*. El soporte conceptual está estructurado en cinco categorías conceptuales-técnicas, las que por sí mismas pudiesen mantener autonomía considerada la complejidad que cada una, que permiten generar una construcción integrada de ideas, análisis y propuestas, que configuran un proyecto sustentado en contenidos que atienden, los aspectos social, económico y cultural de las mujeres:

- ✓ *El derecho a la ciudad segura*
- ✓ *El espacio público y la movilidad cotidiana*
- ✓ *Espacios de confianza desde la perspectiva de género*
- ✓ *Derecho a información actualizada y oportuna*
- ✓ *La educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género*

### II.1 El derecho a la ciudad segura

La Organización de las Naciones Unidas a través de ONU Hábitat, promueven el programa Ciudades más Seguras desde 1996, cuyo alcance multidimensional aborda el problema de la inseguridad en las ciudades. Este concepto ha evolucionado e integra entre sus enfoques el asunto de la violencia de género, dirigido especialmente a la mujer, en un esquema multidimensional que atañe al conjunto de las comunidades superarlo.

“La focalización sobre la presencia de las mujeres ha superado la etapa de verlas como víctimas del medio ambiente urbano, sufriendo pasivamente las restricciones, para verlas y conceptualizarlas como actores urbanos que contribuyen a edificar, modificar y reestructurar el entorno físico social en que viven” (Massolo, 1992 en (Montoya, 2011).

Por otro lado, en el centro de la atención y el debate político, académico y cultural, se encuentra la reapropiación del título y contenido del libro de Henri Lefebvre *El derecho a la ciudad* (1967 primera edición en francés), una de sus obras más importantes, de entre una muy amplia producción. Su contenido comprende un severo análisis del contexto urbano-social resultado de la transformación moderna de las ciudades. Su análisis crítico fue una constante que abarcó la totalidad social, política y económica,



eso incluía los profesionales de la planeación y la administración pública, lo mismo a los actores y gestores privados. (Lefebvre, 1968)

En su amplia obra trató con agudeza los problemas de las ciudades y la vida de sus habitantes en aquella etapa de modernización y sus resultados en la vida de la sociedad, hechos que resultaron en la generación de elevados índices de segregación y pobreza espacial. Según su hipótesis, el sujeto principal en la producción y edificación de la ciudad son los trabajadores, que anexas el valor de su trabajo para la continua transformación y construcción de las ciudades, y por lo tanto merecen y deben participar en las decisiones que le dan existencia y continuidad.

Lefebvre propuso en su paradigmático, y ahora recuperado texto de *El Derecho a la Ciudad*, una convocatoria intelectual y política a la necesaria acción social, para reencauzar el desarrollo de las ciudades inmersas en la modernización funcional del capitalismo situado la construcción de un orden urbano racionalista especulativo que se impuso a las urbes a través de la planeación urbana; situación en la que el Estado se asumió, desde entonces, como el papel de garante de la igualdad y el orden urbano en conflicto.

En el contexto del presente, en crisis cíclica, confrontados los efectos territoriales de la realización de una globalización activa y dinámica que se envuelve en la contienda por la mejora de la vida pública, la importancia que ha tomado la recuperación del contenido del libro de Lefebvre, ha provocado que diversos documentos sigan su contenido intelectual. Estos documentos comprenden desde la aceptación de gobiernos nacionales para incluirle en sus documentos esenciales, hasta aquellos que son resultado de acuerdos internacionales entre naciones e instituciones, organismos académicos y comunidades sociales, entre los que destaca ONU Hábitat que lo toma como eje transversal de la Nueva Agenda Urbana presentada y discutida en el marco de Tercera Conferencia sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), desarrollada en Quito en 2016.

El *derecho a la ciudad* debe interpretarse desde los *Derechos Humanos* para superar las intenciones de convertirle en un simple instrumento técnico o en retórica institucionalizada. El concepto de discriminación aporta un contenido sustancial al caso de la espacialidad y funcionamiento de las ciudades, que soporta la relación entre los individuos y la igualdad de derechos. El *derecho a la ciudad* se enfoca, así, desde los *derechos humanos* que reivindican el uso y disfrute de la ciudad por las mujeres y todos. Actualmente se asume entre comunidades sociales e intelectuales, gobiernos e instituciones de toda escala e importancia, que el derecho a la ciudad, debe ser una

condición del futuro para todos, sin reserva de raza, credo, posición económica, social o de género.

Así, conceptualmente *El Programa*, parte del ámbito de una crítica a la cultura dominante que estimula expresiones de violencia y discriminación practicada por los hombres. En tal situación, una de las estrategias que han usado instituciones en el mundo para disminuir la violencia de género y construir sociedades más igualitarias, ha consistido en la transversalización del enfoque de género entre las políticas públicas, (CEPAL, 2014). El derecho a la ciudad como afirmó David Harvey “no es simplemente el derecho a lo que ya existe, sino el derecho a cambiarlo a partir de nuestros anhelos más profundos” (Harvey, 2008)

## II.2 Espacio público y movilidad

Las ciudades son el territorio de lo urbano y asiento de la transformación de la vida social urbana. Su espacialidad contiene hoy transformaciones que re-significan el *espacio público* que conforma el lugar donde acontecen y se formulan las interacciones sociales, el uso del tiempo, las formas de movilidad y de comunicación. Su entramado conforma el proceso histórico en el que se establece el comportamiento socio-simbólico de dominación masculina, que se expresa en actitudes que configuran un marco de discriminación y la práctica de acciones de violencia y acoso, que atentan a la seguridad y desarrollo integral de las mujeres.

El espacio público es el lugar de interacción social y de construcción de identidades colectivas, pero también es el producto de interrelaciones sociales que alimentan el proceso de producción y reproducción de ese espacio, a través de prácticas sociales de dominio y resistencia de las y los actores sociales. En consecuencia, el espacio público es tanto el lugar geográfico de la acción (contenedor) como el lugar que da la posibilidad de formar parte de esa acción. De allí que sus dimensiones no sean sólo físicas, sino también sociales y simbólicas. Dicho espacio, como afirma Vargas, “no es un *contenedor neutro* de los hechos sociales, pues si bien las características del espacio pueden ser determinantes en las conductas sociales, estas conductas también inciden en la construcción de determinadas características de ese espacio. El espacio, entonces, no es una variable explicativa más, sino la que está en la constitución misma de las relaciones sociales y se encuentra, por lo tanto, lleno de poder y simbolismo Vargas en (Rozas, Patricio; Salazar, Liliana, 2015)

La planificación urbana como instrumento de gestión del espacio público, bajo la perspectiva de Borja (2003) de que la ciudad es el espacio público, está basada en relaciones de poder. En ese sentido, el urbanismo moderno diluyó la relación histórica entre las diferentes tipologías del espacio público volviéndolo un espacio sin forma definida, no delimitado, donde las personas pocas veces se encuentran. El diseño urbano, los espacios públicos y la ausencia de lugares para el encuentro hacen que la ciudad se haya desarrollado solo pensando en la productividad de las personas y no en sus verdaderas necesidades sociales. La intención se ha mantenido hasta nuestros días, las ciudades se planifican promoviendo la segregación de los usos, el mobiliario urbano no es adecuado para el encuentro y la socialización, en algunos casos solo son pensados para recorrerlos sin detenerse, sin interactuar.

La zonificación propuesta desde el urbanismo moderno, especializo la calle en la función de circular, quitando a este espacio público su capacidad para promover el encuentro social. Desde la perspectiva de la movilidad cotidiana la calle especializada en la función “circular” la convierte en un espacio inseguro, ya que en el centro de la seguridad está la vigilancia natural, es decir, la que los habitantes realizan al apropiarse de la calle como espacio de socialización (Jacobs, 2011).

La ciudad caminable promueve las dinámicas de proximidad que se observan cuando el entorno barrial, al que se denomina entorno de proximidad, cuenta con unos determinados atributos territoriales para que la población realice sus actividades cotidianas –abasto, recreación, deporte, etc.- mediante desplazamientos breves que se realizan a pie.

De acuerdo a Miralles, las características del territorio de la ciudad que promueven la generación de dinámicas de proximidad son: la extensión, la densidad de habitantes y de puestos de trabajo, las características del espacio público vinculadas a la compacidad, multifuncionalidad y la presencia de infraestructuras para la convivencia de velocidades diferentes asociadas a los desplazamientos no motorizados –peatonal y ciclista- y motorizados –público y privado- (Miralles-Guash, 2006).

Las dinámicas de proximidad son una estrategia que puede generar una mayor igualdad en el uso de la ciudad, sobre todo en la población más vulnerable por ingresos, edad, capacidad, género y etnia; que tendría accesibilidad a bienes y servicios. De hecho, las dinámicas de proximidad han emergido como procesos de resiliencia socio-económica en las urbanizaciones y asentamientos más pobres, periféricos e inaccesibles de las ciudades (Olivares, 2016). Las dinámicas de proximidad y el derecho a la ciudad, por lo tanto, tienen un alto nivel de relación.

Según Buckingham, al analizar el Derecho a la ciudad desde una perspectiva de género, existen cinco puntos a considerar, mismos que mantienen entre si una relación dialéctica, uno no puede existir sin el otro. “La seguridad en ambientes urbanos, ... la infraestructura y el transporte público, ... la proximidad entre viviendas, servicios y empleos, ... romper la dicotomía de esferas públicas y privadas y ... la participación en la toma de decisiones, gobernanza y planificación” (Buckingham, 2011, págs. 7-10). Estos puntos son importantes y deben de ser tenidos en cuenta en cualquier debate sobre el derecho a la ciudad para la re-significación de la historia tomando en cuenta el punto de vista de las mujeres y con las mujeres.

Considerando dos escalas de movilidad de las mujeres, la de *proximidad* que se desarrolla en el Barrios donde se localiza la vivienda y la de *no proximidad* que se desarrolla en la escala metropolitana, se requieren infraestructuras diferentes para facilitar la movilidad cotidiana. En el entorno de la vivienda donde se deberían resolver las necesidades cotidianas no ocupacionales (trabajo y educación) se requieren infraestructuras que promuevan, en condiciones de seguridad, la movilidad no motorizada, tanto peatonal como ciclista; mientras que para los desplazamientos metropolitanos se requiere accesibilidad a un sistema integrado de transporte público confiable, seguro, asequible e incluyente, así como a infraestructuras que faciliten la movilidad en transporte privado (automóvil o motocicleta).

El transporte público con las características mencionadas es muestra de la calidad de vida de las ciudades, ya que es “... a través de medios de transporte seguros, asequibles y extendidos que las mujeres pueden ejercer totalmente sus derechos a una ciudad segura (Buckingham, 2011, pág. 9).

Las mujeres tienen necesidades no lineales por lo que en el diseño del sistema de transporte público deben ser consideradas, entre otras cosas, la integración modal y tarifaria, lo que les permitirá usar cómodamente diversas formas de transporte sin gastar excesivamente en su movilidad cotidiana. Como afirma Muxi, "...los transportes públicos tienen que dar respuesta a la variedad de horarios del mundo reproductivo que genera recorridos no lineales ni uniformes. Tenemos que pensar la movilidad respondiendo a la diversidad y a la seguridad en todos sus aspectos, para facilitar la planificación de todas las actividades de la vida cotidiana y hacer posible la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad” (2009, pág. 44).

Así, el derecho a la ciudad desde la movilidad urbana cotidiana y la igualdad de género significa que las mujeres de todas edades y capacidades tengan la posibilidad de desplazarse con libertad en la ciudad para participar en las actividades básicas de la vida

cotidiana -trabajo, educación, abasto, recreación y política- de manera que, mientras mayor sea dicha participación mayor será su inclusión en una determinada sociedad y ciudad. Por lo tanto, si el nivel de servicios de transporte y las condiciones del territorio para la movilidad puestas a disposición de las mujeres no logra seguir el ritmo del miembro promedio de la sociedad, no será posible avanzar hacia la movilidad urbana con equidad de género y al derecho a la ciudad. (Olivares G. , 2017).

La clave para entender las particularidades del derecho a la ciudad de las mujeres está en entender que las experiencias diarias de las mujeres en las ciudades son el resultado directo de las interpretaciones sociales de género y espacio (Buckingham, 2011). Por lo tanto, el espacio debe ser analizado considerando los diferentes actores y funciones que participan en la creación de la vida cotidiana, que en este programa está orientada a colonias vulnerables del AMG donde destaca la violencia comunitaria.

Ya que el derecho a la ciudad supone no solamente el derecho a usar lo que ya existe en los espacios urbanos, sino también a definir y crear lo que debería existir con el fin de satisfacer la necesidad humana de llevar una vida segura en los ambientes urbanos, es necesario establecer acciones urbanas orientadas a garantizar ese derecho y es en este sentido que se ha construido la categoría de *espacios de confianza*.

## II.3 Espacios de confianza

La construcción de la categoría conceptual y técnica de *espacios de confianza*, ha sido la pieza que vincula los conceptos con las acciones del *Programa*, en este se encuentra la redefinición preventiva y diseño de sitios y ambientes, para entender el espacio público, su función, desde la perspectiva de género y su vinculación con la movilidad cotidiana y el transporte público.

La construcción de esta categoría teórica y técnica, es la pieza que vincula los conceptos con las acciones prácticas del *Programa*, para la redefinición del espacio público y su función metropolitana desde la perspectiva de género y su vinculación con la movilidad y el transporte público. Estos son el medio, activo y dinámico, como principio, para convocar la reflexión y al mismo tiempo actuar colectivamente con el objetivo de prevenir y evitar la violencia y el acoso (no solo sexual) que sufren las mujeres. Erradicar en lo posible la falta de respeto que signifiquen atentar a su dignidad y a la igualdad de género.

Por diversos motivos, en nuestro país sucede que a diario la utilización del transporte público y el transitar por el espacio urbano para acceder a este servicio como necesidad

cotidiana implica un sumario de obstáculos para que la mujer desarrolle sus cualidades culturales y sociales, productivas: profesionales, familiares y cotidianas. A “menudo la mala calidad y el bajo mantenimiento de estos espacios reflejan una disminución de la calidad física, económica y social de una ciudad, a la vez que alientan una espiral del declive” (Gehl, 2010).

Según un estudio de la CEPAL, realizado en varias grandes ciudades de América Latina:

“conforme se ha masificado el uso de los servicios de transporte público en los espacios urbanos, asociado a las crecientes tasas de urbanización y a la concentración de la población en conglomerados urbanos, ha emergido una nueva arista de la seguridad del transporte vinculada a la violencia de género que también se debe enfrentar como problema relevante de la gestión reguladora del sector. Específicamente, se trata de conductas que corresponden a prácticas de acoso y abuso sexual ejercidas mayoritariamente (pero no exclusivamente) sobre mujeres usuarias del transporte público.” (Rozas, Patricio; Salazar, Liliana, 2015, pág. 7)

El reto de construir y compartir *espacios de confianza* en las áreas urbanas y metropolitanas, si bien se debe asumir que es una responsabilidad de las autoridades municipales y estatales otorgar garantías de seguridad sin distinción alguna a toda la comunidad en un marco de respeto inalienable a los derechos humanos y al pleno disfrute de la ciudad, es también, y sobre todo, un proceso que atañe al conjunto de los habitantes de la ciudad. Se entiende, de esta forma, en el marco de un esquema de proyección prospectiva y el reto de generar espacios en los que confluyen diversas variables y niveles de actuación:

- calidad urbana-ambiental del entorno;
- espacios-lugares transparentes y seguros;
- infraestructuras suficientes de soporte;
- convivencia colectiva integral y con igualdad;
- uso de tecnologías para la prevención y vigilancia;
- participación de cuerpos de seguridad pública y las comunidades humanas.

En este contexto, es imprescindible recobrar con decisión, la observancia de derechos y obligaciones concernientes a los derechos de las mujeres en la ciudad, proteger su desplazamiento por el espacio urbano elegido, especialmente lo relacionado con el uso

del transporte, lo que, en el marco del día a día, es tarea de todos como comunidad que supone un acuerdo de orden y convivencia.

Cuando se aborda el problema de la violencia, el acoso sexual y falta de respeto hacia ellas a bordo de los vehículos de transporte, es necesario ampliar la visión del problema y articular al mismo tiempo el uso de los espacios públicos por los que transitan como *itinerarios seguros*, y, transversalmente en esto, los equipamientos e infraestructuras que hagan posible la meta de eliminar tal situación en nuestra cultura social.

El contexto físico funcional, constituye la calidad-ambiental del entorno que comprende: calles, banquetas, pavimentos, señalización, iluminación, transparencia, visualización de distancias, tipo y ubicación de plantas y arbolados, obstáculos materiales, señalización obsoleta. iluminación, visibilidad, accesibilidad, protección, refugio, convivencia transparencia y vigilancia del orden público necesario.

El proyecto bajo el título *espacios de confianza*, considera una serie de acciones que van desde el análisis y transformación de las cualidades del espacio público para fomentar la movilidad en sus diferentes escalas, indagar y transformar el diseño ambiental de lugares, activar esquemas y sistemas de vigilancia institucional; hasta el acceso a información actualizada y oportuna que guíen las acciones denuncia y el estudio de conductas sociales reprobables para generar acciones que desde la educación que promuevan un cambio cultural paulatino hacia la igualdad de género.

El *derecho a la ciudad* no es simplemente el derecho de acceso a lo que ya existe, sino el derecho a ratificar sus cualidades sociales y humanas a partir de nuestras aspiraciones más profundas en un marco de igualdad y no discriminación. Es el derecho a vivir en un *espacio de confianza* y seguridad, creando un entorno urbano cualitativamente diferente y participar activamente de su realización.

Es esencial la generación de *espacios de confianza*, desde los cuales se produzcan y realicen nuevos escenarios y lugares de seguridad para las mujeres y como estímulo para la apropiación del derecho a la ciudad segura y para todos y todas.

## **II.4 Derecho a la información**

La información tiene una gran influencia en la reflexión y comportamiento social, de manera que es necesario hacer llegar información actualizada y oportuna a las mujeres para darles herramientas de reconocimiento de la violencia de género y para que puedan actuar en consecuencia.

El acceso a la información como un derecho humano de las mujeres, está protegido por el artículo 13 de la Convención Americana y el artículo IV de la Declaración Americana que ampara tanto el derecho de toda persona a solicitar acceso a la información en poder del Estado como la obligación positiva del Estado de suministrarla. (CIDH, 2015)

El derecho de acceso a la información genera obligaciones para todas las autoridades públicas y recae sobre toda información bajo el control del Estado, la información que recoge y produce –o la que está obligado a captar o producir– y la información que está bajo el poder de quienes administran los servicios y fondos públicos. De manera que el derecho de acceso a la información, comprende también la obligación del Estado y sus instituciones de recopilar información sobre asuntos tales como la violencia y la discriminación contra las mujeres, así como la obligación de producir y difundir información estadística acerca del fenómeno.

El derecho de acceso a la información pública es fuente de obligaciones del Estado de manera que debe garantizar la disponibilidad y el acceso oportuno a información completa, accesible y fidedigna. En consideración de la interdependencia de los derechos humanos y el derecho de acceso a la información pública se presenta como presupuesto para que las personas puedan conocer sus derechos y, en consecuencia, exigirlos. De manera que si el estado es el principal garante de los derechos humanos debe garantizar la disponibilidad (es decir, el registro y la producción) y el acceso a la información sobre derechos humanos.

Desde esa perspectiva la CIDH plantea que la gestión estatal debe regirse por los principios de máxima divulgación –en virtud del cual la transparencia y el acceso a la información deben ser la regla general, sujeta a limitadas excepciones– y buena fe.

“...el derecho de acceso a la información se encuentra estrechamente vinculado con la realización de otros derechos humanos, y en ese sentido, puede entenderse que la inobservancia de las obligaciones de respeto y garantía del derecho acceso a la información para las mujeres puede ocasionar diversas vulneraciones a sus derechos a vivir libres de violencia y discriminación. De este modo, el derecho de acceso a la información resulta indispensable para que las mujeres puedan ejercer plenamente todos sus derechos, y especialmente, sus derechos sexuales y reproductivos y sus derechos económicos, sociales y culturales. En estas áreas, el acceso a la información adquiere un carácter instrumental o facilitador de la prevención de la discriminación y la violencia y del acceso a la justicia de las víctimas”. (CIDH, 2015, pág. 10).



Desde esta perspectiva el programa propone un apartado orientado a la generación y difusión de información clave para para que las mujeres puedan ejercer su derecho a moverse con seguridad en los espacios públicos y el transporte público. Por un lado, la generación de información periódica durante el tiempo de vida del programa es fundamental para observar la evolución de los indicadores y para evaluar las estrategias implementadas; por otro lado, la difusión de información es también un factor clave sobre todo en una sociedad donde la mayoría de las mujeres no identifican la violencia de género en todas sus modalidades y tipologías, en particular las formas de violencia comunitaria en el espacio público y en el transporte público y, por lo tanto, tampoco tienen conocimiento de las formas de actuación en caso de sufrirla.

Este apartado, de esta manera, se ha enfocado en la difusión de información a través de los medios masivos públicos del estado, a través de eventos culturales desarrollados en las instituciones de educación superior y medio superior, así como en las escuelas de nivel básico y medio básico de las colonias que fueron identificadas con mayor violencia comunitaria en el diagnóstico. Asimismo, se consideró una campaña de información en el transporte público y en las colonias que fueron identificadas con mayor violencia comunitaria en el diagnóstico a través de los módulos itinerantes.

## **II.5 La educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género.**

El término educación, de acuerdo a Savater (1997), se relaciona con la adquisición de contenidos, de conocimientos y actitudes valiosas desde una perspectiva cognoscitiva intencional, no inerte, con base en un tipo de persona y sociedad considerados deseables (Savater: 1997 en Ortiz, Rosa M.). Lo deseable se enmarca en paradigmas de cada sociedad en cada etapa de su historia de manera que, en nuestro caso, se refieren a los derechos humanos y la igualdad de oportunidades para las mujeres a su derecho a la ciudad segura durante su movilidad cotidiana en el espacio público y en el transporte público.

En el entendido de la educación como la fuente más confiable de desarrollo, progreso y fortalecimiento de la sociedad, *El Programa* se propone por un lado capacitar al personal de diversos niveles de mando en las instituciones de los gobiernos estatal y municipal que participan en garantizar la seguridad de las mujeres; en la perspectiva de género, la igualdad y no discriminación; y por otro involucrar a las instituciones de educación básica, media básica, medio superior y superior, en la formación educativa con perspectiva de género.



La Secretaría de Educación Pública (SEP) a través de sus diferentes instancias ha iniciado ya una estrategia educativa hacia la formación en la igualdad de género y no discriminación, en los niveles de educación básica y media básica, sin embargo, faltaría complementar dichos saberes mediante actividades culturales específicas, en principio en las escuelas localizadas en las colonias con alto nivel de violencia comunitaria. También lo ha incluido en el CONACYT quien desde el año 2016 ha incluido como requisitos de los proyectos la inclusión de la perspectiva de género.

En el caso de la educación media superior en 2017 fue difundida la estrategia de la SEP a través del documento “Sensibilidad de género en las prácticas docentes de la educación media superior en México” donde parte del “reconocimiento, claro explícito, de que en la escuela, además de aprendizajes y de información, se transmiten valores y actitudes que reflejan la concepción de la moral pública vigente en nuestra sociedad” (Razo & Cabrero I, 2017). La Universidad de Guadalajara ha iniciado también algunas acciones en materia de educación con perspectiva de género mediante diversos eventos que se ha desarrollado en sus espacios educativos, sin embargo, en la currícula de los planes de estudio este no es un requisito.

En el mismo sentido y en otra línea de trabajo se pretende incluir en la metodología de los proyectos estratégicos propuestos para la Zonas de Intervención Prioritaria (ZIP) en las colonias analizadas, el *urbanismo táctico* (táctical urbanism) también denominado urbanismo emergente (Bellet, C. 2013); en el que se convoca a los residentes de dichas colonias a diseñar y ejecutar de manera colaborativa los proyectos en el espacio público. Esta actividad se enmarca en la línea de la *educación social* que se sustenta en vivenciar las problemáticas, en este caso la violencia contra las mujeres en el espacio público durante su movilidad cotidiana, mediante el desarrollo de acciones participativas basadas en la solidaridad, la cooperación y el respeto, que redunden en procesos de extensión social de comportamientos (Merelas I., y otros, 2015).

Como afirma González “La construcción de género es aprendida y por ende modificable, pero, se sabe que cambiar los aspectos culturales no es tarea sencilla, requiere compromiso tanto de mujeres como de hombres” (2015, pág. 12), por lo tanto, es necesario que las mujeres y los residentes en general de las colonias se involucren en el desarrollo de los proyectos como un primer eslabón hacia resolución de la desigualdad entre los géneros.

## III METODO E INDICADORES

### III.1 Método

El método del Programa se sustenta en el “Manual y Protocolo para la elaboración n de políticas públicas de Derechos Humanos conforme a los nuevos Principios Constitucionales” (SEGOB, SRE, Naciones Unidas Derechos Humanos, 2014) sustentado en los principios *participación, no-discriminación y rendición de cuentas* y secundariamente, en el documento “Planificación de políticas, programas y proyectos sociales” (Fernandez A. & Schejtman, 2012)

La ruta que se siguió fue la planteada por los documentos mencionados, la cual a su vez se sustenta en la metodología del Marco Lógico, emanada de la planeación estratégica actualmente muy utilizada, ya que orienta la planificación hacia los resultados, evita la dispersión y permite articular las metas estratégicas de largo plazo con los objetivos de los proyectos de corto plazo. En este marco la ruta fue la siguiente:

- ✓ Identificar el problema público que se va a atender: el cual implica un proceso de diagnóstico con información cuantitativa y cualitativa que permita reconocer el problema objeto de programa, el cual en este caso particular fue identificado en el *Diagnóstico de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco* encargado por el IJM en 2015.
- ✓ Establecer las personas o grupos sectoriales a quienes va dirigido programa: se refiere a la identificación de los sujetos que afecta el problema y como lo perciben lo que implica incorporar al análisis a una multiplicidad de actores y sus diferentes opiniones e ideas.
- ✓ Determinar los medios o mecanismos para atender el problema identificado: se refiere a la identificación de los medios con los que se pretende atender el problema y a los actores que debería colaborar en su implementación, es decir el “como”.
- ✓ Desarrollar estrategias que tomen en cuenta los estándares de derechos humanos: este es un proceso que se desarrolla al interno de las instituciones cuyo resultado es el diseño de las acciones estratégicas. Esta etapa implica un primer monitoreo del programa que permitirá ajustarlo respecto de otras acciones de gobierno que complementen o puedan entorpecer su desarrollo. La relación del programa con otro programas y proyectos será virtuosa (o no) según cuáles sean las características que asuman los procesos de gestión, las condiciones del contexto y las capacidades estatales

- ✓ Generar los mecanismos de evaluación correspondientes y adecuados según las acciones emprendidas: la evaluación acompaña a todo el ciclo del programa y permite reconocer si el problema identificado fue bien interpretado; si el diseño de las estrategias fue adecuado; si se benefició a los sujetos esperados; y si hubo efectos no previstos surgidos en su implementación. En esta etapa es posible vislumbrar si es necesarios hacer ajustes a las estrategias.
- ✓ Contar con sistemas para medir la disponibilidad y calidad: se refiere a garantizar la suficiencia de los recursos, mecanismos y procedimientos a través del cual se materializa un derecho para el sujeto objeto del programa y que los medios tengan los requerimientos y propiedades aceptables para cumplir con la función.

Bajo este esquema *El Programa* se inserta en la Política de Igualdad de Género 2013-2018 que se sustenta en la brecha de género existente en todos los ámbitos a la que se enfrenta más de la mitad de la población mexicana y en la necesidad de realizar acciones especiales orientadas a garantizar los derechos de las mujeres y evitar que las diferencias de género sean causa de desigualdad, exclusión o discriminación.

En el marco de esta política pública y de los documentos emanados de la misma<sup>1</sup> se propone el desarrollo del *Programa* que materializa la atención al problema específico de la violencia comunitaria en el espacio público y en el transporte público durante la movilidad cotidiana de las mujeres. El programa como una construcción técnica (que no niega el componente político), intenta en mayor o menor capacidad, expresar la complejidad del problema que es resultante de un conjunto de factores que deben abordarse también desde esa complejidad. Por ello se abordan los aspectos objetivos del problema que se enfocan en renovar las condiciones del territorio que generan inseguridad y los aspectos subjetivos que se enfocan en el cambio de los comportamientos culturales y en el acceso a la información para la toma instruida de decisiones por las mujeres.

---

<sup>1</sup> Entre estos documentos destaca la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el Programa para la Igualdad entre Mujeres y Hombres 2014-2018 y el Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres 2014-2018

## III.2 Indicadores

Bajo la consideración de que “un indicador es un instrumento que ayuda a convertir variables complejas de alguna dimensión conceptual, como los fenómenos sociales, en una dimensión clara, impersonal y precisa, que se puede comparar sencillamente, como un número o valor” (SEGOB, SRE, Naciones Unidas Derechos Humanos, 2014, pág. 24) se exponen a continuación los *indicadores de resultado* para describir los logros, individuales y colectivos, sobre la seguridad de las mujeres en el espacio público y en el transporte público. El propósito de dichos indicadores es evaluar el cumplimiento de los objetivos del *Programa*, es decir, los indicadores son usados para establecer la rendición de cuentas con respecto a la política pública.

Los indicadores y metas están estructuradas en cuatro apartados que corresponden con los cuatro ejes estratégicos de intervención

- ✓ Generación y difusión de información actualizada y oportuna.
- ✓ Educación para la transformación cultural hacia la igualdad de género
- ✓ Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los espacios de confianza
- ✓ Transporte público seguro para las mujeres, seguros para todas y todos

### III.2.1 Generación y difusión de información actualizada y oportuna

Objetivo: Contribuir a la transformación de comportamiento de hombres y mujeres a través de la *generación y difusión de información actualizada y oportuna* que ayude a identificar las diferentes facetas de la violencia comunitaria y sus formas de denuncia, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

Nº / Nombre del indicador	Descripción del indicador	Unidad de Medida y método de calculo	Medio de verificación / actores e instituciones responsables
1a- Porcentaje de medios de medios masivos públicos y universitarios con presencia en Jalisco comprometidos en la eliminación de contenidos que exacerban y fomentan percepciones y conductas estereotipadas y que tienen códigos de ética orientados a la eliminación de	Se pretende que, al menos los medio públicos y universitarios eliminen los contenidos que exacerban, fomentan y normalizan la violencia de género particularmente la	Nº de medios de medios masivos públicos y universitarios con presencia en Jalisco, comprometidos en la eliminación de contenidos que exacerban y fomentan percepciones y conductas estereotipadas y que tienen códigos de ética orientados a la eliminación	Registros del IJM

estereotipos de género que fomentan la violencia comunitaria contra las mujeres	violencia comunitaria.	de estereotipos de género que fomentan la violencia comunitaria contra las mujeres / N° total de medios de comunicación públicos y universitarios masiva del estado de Jalisco	
1b- Porcentaje de los municipios en los que tienen cobertura la Campaña en medios masivos (TV y radio).	Se pretende difundir entre la población en general de los municipios metropolitanos las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	1b- Municipios que cubre la <i>Campaña para hacer evidentes y desnaturalizar las prácticas de violencia de género en la movilidad cotidiana y en el transporte público</i> y para fomentar la <i>cultura de la denuncia</i> / Total de los municipios del AMG	Registros del IJM
2a- Porcentaje de IES del estado de Jalisco donde se desarrollaron actividades culturales de divulgación sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia comunitaria 2b- Porcentaje de IEMS del estado de Jalisco donde se desarrollaron actividades culturales de divulgación sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia comunitaria.	Se pretende difundir entre los estudiantes de nivel superior y medios superior, las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	2a- Número de IES donde se desarrollaron actividades culturales / total de IES de Jalisco  2b- Número de IEMS donde se desarrollaron actividades culturales / total de IEMS de Jalisco	Registros IJM / Universidades
3- Porcentaje de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria localizadas en las colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público que recibieron información sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia comunitaria.	Se pretende difundir entre los estudiantes de primaria y secundaria localizadas en las colonias identificadas con alto nivel de violencia en la movilidad y el transporte público, las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	3- Número de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria localizadas en las colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público que recibieron información sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia de género / Total de escuelas de nivel primaria y secundaria localizadas en las colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público	Registros del IJM / SEP
4- Porcentaje de unidades de transporte público que difunden la campaña de información sobre los contenidos identificados en el diagnóstico como deficientes en materia de	Se pretende difundir entre los usuarios del transporte público las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	Número de unidades de transporte público que difunden la campaña de información sobre los contenidos identificados en el diagnóstico como deficientes en materia de	Registros del IJM/Ayuntamientos del AMG

igualdad de género		igualdad de género / Total de las unidades de transporte público	
5- Porcentaje de paraderos del transporte público de cada municipio del AMG que difunden la campaña de información sobre los contenidos identificados en el diagnóstico como deficientes en materia de igualdad de género y violencia comunitaria.	Se pretende difundir entre los usuarios del transporte público las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	Número de paraderos del transporte público que difunden la campaña de información sobre los contenidos identificados en el diagnóstico como deficientes en materia de igualdad de género en cada municipio del AMG/ Total de los paraderos de transporte público de cada municipio	Registros del IJM/Ayuntamientos del AMG y PV
6a- Porcentaje de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público, atendidas por los módulos itinerantes.	Se pretende difundir entre los habitantes las colonias identificadas con alto nivel de violencia en la movilidad y el transporte público, las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia	Número de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público, atendidas por los módulos itinerantes / N° total de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público	Registros del IJM
6b- Porcentaje de variables levantadas por los módulos itinerantes disponibles para su consulta en el sitio web	Se pretende contar con un bases de datos abierta los lugares percibidos como inseguros del AMG y otros indicadores que permitan a la mujeres tomar decisiones sobre sus desplazamientos.	Número de variables levantadas por los módulos itinerantes disponibles para su consulta / Total de variables levantadas por los módulos itinerantes	Registros del IJM
7- Porcentaje de colegios de profesionales y asociaciones empresariales en los que se desarrollaron actividades de divulgación sobre la igualdad y la violencia de género los derechos humanos de las mujeres, las modalidades y tipologías de violencia de género con énfasis en la violencia comunitaria.	.Se pretende difundir entre los colegios de profesionales, las facetas de la violencia comunitaria y las formas de denuncia que sean útiles para ellos y sus empleados.	Número de colegios de profesionales y asociaciones empresariales en las que se promovieron actividades de divulgación sobre la igualdad y la violencia de género los derechos humanos de las mujeres, las modalidades y tipologías de violencia de género con énfasis en la violencia durante la movilidad cotidiana y en el transporte público / N° total de colegios de profesionales y asociaciones empresariales de Jal.	Registros del IJM
8a Porcentaje de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público que	Se pretende generar una red de apoyo para la prevención y denuncia de	Número de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público con <i>redes</i>	Registros del IJM

cuentan con al menos una <i>red de ayuda</i> para prevenir la violencia comunitaria.	violencia comunitaria en cada una de las colonias identificadas con alto nivel de violencia comunitaria	<i>de ayuda</i> para la movilidad segura /Total de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público	
8b Porcentaje de colonias identificadas con violencia comunitaria en los que se difundieron los formatos de denuncia.	Se pretende fomentar la cultura de la denuncia por violencia comunitaria.	Número de colonias identificadas con comunitaria en los que se difundieron los formatos de denuncia / Total de colonias identificadas con violencia comunitaria en el diagnóstico 2015	Registros del IJM / SEMOV / AMS
8c Incremento de mujeres de 15 años y más que denuncian violencia comunitaria y en el transporte público respecto del año anterior	Se pretende fomentar la cultura de la denuncia por violencia comunitaria.	Número de mujeres de 15 años y más que denunciaron violencia comunitaria y en el transporte público / N° de mujeres que denuncian violencia comunitaria y en el transporte público del año anterior	AMS/ Fiscalía del Estado de Jalisco / Registros del IJM
9-Aplicación de una encuesta trianual que dé seguimiento a los eventos de violencia comunitaria	Se pretende contar con una base de datos sobre la violencia comunitaria en el espacio público y en el transporte público para dar seguimiento a los indicadores de resultado del Programa	Periodicidad de la aplicación de la encuesta	Registros del IJM / IMEPLAN

### III.2.2 Educación para la transformación cultural hacia la igualdad de género

Objetivo: Contribuir a la transformación de los patrones socioculturales de comportamiento de hombres y mujeres *a través de la educación*, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

<b>Nombre del indicador</b>	<b>Descripción del indicador</b>	<b>Unidad de Medida y método de calculo</b>	<b>Medio de verificación / actores e instituciones responsables</b>
1- Porcentaje de funcionarios y técnicos capacitados en la perspectiva de género por cada institución estatal y municipal del AMG que	Se pretende sensibilizar a los funcionarios y técnicos con injerencia en la	1-Número de funcionarios capacitados en la perspectiva de género por cada institución / Total de funcionarios de la	Registros del IJM



tenga injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres.	prevención, en garantizar la seguridad y en la impartición de justicia de delitos de violencia comunitaria para cambiar patrones socioculturales	institución.	
2a- Porcentaje de programas educativos de cada IES con sede en el Estado de Jalisco que cuenta con la incorporación de la perspectiva de género en su contenido curricular.	Se pretende transversalizar la perspectiva de género en los programas educativos de nivel superior para cambiar patrones socioculturales y prevenir la violencia comunitaria	2a- Número de programas educativos de cada IES con sede en el Estado de Jalisco que cuentan con la incorporación de la perspectiva de género en su contenido curricular / Total de carreras por universidad	Registros universidades / Registros IJM
2b- Porcentaje de programas e instituciones encargados de los asuntos de igualdad de género y/o violencia contra las mujeres que cuentan con estudiantes universitarios que participan bajo programas de servicio social o prácticas profesionales	Se pretende involucrar a estudiantes universitarios en las acciones de prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres para cambiar patrones socioculturales y prevenir la violencia comunitaria	2b- Número de programas e instituciones del estado de Jalisco con injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres; que cuentan con estudiantes universitarios que participan bajo programas de servicio social o prácticas profesionales / Total de programas e instituciones con injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres	Registros del IJM
2c- Número de investigaciones de las IES en colaboración con IJM	Se pretende ampliar las investigaciones que generen nuevo conocimiento sobre la violencia comunitaria que apoyen en la transformación patrones socioculturales	2c- Número de investigaciones en colaboración con IJM / cada dos años	Registros del IJM
2d- Número de asistentes al evento	Se pretende sensibilizar al público en general para cambiar patrones socioculturales y prevenir la violencia comunitaria	2d- Número de asistentes al evento / cada 3 años	Registros del IJM
3- Porcentaje de colonias identificadas con violencia comunitaria que han tenido programas recreativos y	Se pretende sensibilizar a residentes de las colonias con alto nivel	3- Número de colonias identificadas con violencia comunitaria que han tenido programas recreativos y	Secretaría de Cultura / Registros IJM

culturales para jóvenes y sus familias sobre la violencia comunitaria en la movilidad cotidiana y el transporte público.	de violencia comunitaria para cambiar patrones socioculturales y prevenir la violencia comunitaria	culturales para jóvenes y sus familias sobre la violencia comunitaria en la movilidad cotidiana / Total de colonias identificadas con violencia comunitaria	
--	--	---	--

### III.2.3 Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los *espacios de confianza*

Objetivo: Contribuir a fomentar movilidad urbana cotidiana segura para las mujeres a partir de la renovación de los espacios públicos como *espacios de confianza* a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

Nombre del indicador	Descripción del indicador	Unidad de Medida y método de calculo	Medio de verificación / actores e instituciones responsables
1- Porcentaje de planes urbanos y de movilidad tanto metropolitanos como municipales del Estado por trienio, que incluyen la seguridad de género en el diseño de sus acciones.	Se pretende fomentar la movilidad urbana cotidiana segura a partir de la adecuación de las condiciones del territorio renovando los elementos que generan condiciones de inseguridad y garantizar	1- Número de planes urbanos y de movilidad tanto metropolitanos como municipales del Estado por trienio que incluyen la seguridad de género / Total de planes urbanos y de movilidad aprobados por trienio	AMS/ IMEPLAN /PRODEUR Registros del IJM/ Gobiernos Municipales metropolitanos del estado de Jalisco
2- Número de estudios de movilidad cotidiana por quinquenio, que incluyen información representativa desagregada por edad, sexo y AGE B	Se pretende dar seguimiento a los indicadores de resultado sobre la movilidad cotidiana a través estadísticas emanadas de los organismos oficiales.	2- Al menos 1 estudio de movilidad cotidiana por quinquenio que incluye información representativa desagregada por edad, sexo y AGE B	INEGI - Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco
3a- Base de datos metropolitana abierta accesible donde se identifiquen los lugares donde se localizan los delitos de violencia comunitaria contra las mujeres	Se pretende contar con una base de datos que muestre en el territorio los lugares donde se localizan los delitos de violencia comunitaria contra las mujeres para revisar los indicadores de resultado del Programa y que sirva insumo de investigaciones y	3a- Numero de Áreas Metropolitanas de Jalisco que cuenten con la base de datos abierta y accesible	AMS / Fiscalía del Estado de Jalisco

	proyectos.		
4- Porcentaje de colonias identificadas con violencia comunitaria durante la movilidad cotidiana y el transporte público renovadas con <i>espacios de confianza</i>	Se pretende que los gobiernos locales concentren sus recursos en los factores que influyen en la movilidad cotidiana segura.	4- Número de colonias identificadas con violencia comunitaria durante la movilidad cotidiana y el transporte público renovadas con <i>espacios de confianza</i> / Total de colonias identificadas con violencia comunitaria durante la movilidad cotidiana y el transporte público	AMS / Registros IJM / Gobiernos municipales metropolitanos del estado de Jalisco

### III.2.4 Transporte público seguro para las mujeres, seguros para todas y todos

Objetivo: Contribuir a fomentar movilidad urbana cotidiana segura para las mujeres a partir de la renovación del servicio del transporte público y de las unidades como *espacios de confianza* a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades durante su movilidad cotidiana.

Nombre del indicador	Descripción del indicador	Unidad de Medida y método de calculo	Medio de verificación / actores e instituciones responsables
1- Porcentaje de operadores del transporte público acreditados en el curso de capacitación sobre la violencia de género para las mujeres	Contribuir a garantizar la seguridad a las usuarias del transporte público	Número de operadores del transporte público acreditados en el curso de capacitación sobre la violencia de género / total de operadores del transporte público del estado	Registros del IJM
2- N° Interacciones / N° de descargas de la App, N° de likes en Facebook y N° de followers en Twiter	Contribuir a garantizar la seguridad a las usuarias del transporte público	N° Interacciones / N° de descargas de la App, N° de likes en Facebook y N° de followers en Twiter	REGISTROS IJM / SEMOV
3- <i>Reglamento de la Ley de Movilidad y de Transporte del Estado de Jalisco</i> actualizado en materia de perspectiva género	Contribuir a garantizar la prevención secundaria a las usuarias del transporte público y a fomentar la cultura de la denuncia como mecanismo para disminuir la violencia contra las mujeres en el mismo.	1 reglamento actualizado con la perspectiva género	Diario Oficial del Estado de Jalisco
4- Porcentaje de paraderos y parabuses renovados como	Contribuir a garantizar la seguridad a las usuarias del transporte	4- Número de paraderos y parabuses renovados como <i>espacios de</i>	AMS / Ayuntamientos

<p><i>espacios de confianza</i> localizados en las colonias donde sobresale la violencia en la movilidad y el transporte público</p>	<p>público</p>	<p><i>confianza</i> localizados en las colonias donde sobresale la violencia en la movilidad y el transporte público / Total de paraderos y parabuses localizados en las colonias donde sobresale la violencia en la movilidad y el transporte público</p>	
--	----------------	--	--

## IV ESTRATEGIAS Y LINEAS DE ACCIÓN

Las estrategias y líneas de acción están estructuradas en cuatro apartados que corresponden con los cuatro ejes estratégicos de intervención del PROGRAMA

- ✓ Generación y difusión de información actualizada y oportuna.
- ✓ Educación para la transformación cultural hacia la igualdad de género
- ✓ Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los espacios de confianza
- ✓ Transporte público seguro para las mujeres, seguros para todas y todos

### IV.1 Generación y difusión de información actualizada y oportuna.

#### Objetivo de la sección

Contribuir a la transformación de comportamiento de hombres y mujeres a través de la generación y difusión de información actualizada y oportuna que ayude a identificar las diferentes facetas de la violencia comunitaria y sus formas de denuncia, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

Las estrategias esta orientadas a establecer alianzas y acuerdos de coordinación con diversas dependencias del estado de Jalisco y sus municipios con el objetivo de ampliar la cobertura de la difusión de los asuntos relacionados con la violencia comunitaria durante la movilidad cotidiana de las mujeres entre diversos sujetos estratégicos de la sociedad: estudiantes de nivel básico, medio básico, medio superior y superior, comunidades donde destaca la violencia comunitaria así como en usuarias y usuarias del transporte público.

#### Objetivo Específico 1

Contribuir a la transformación de comportamiento de hombres y mujeres a través de la *generación y difusión de información actualizada y oportuna* que ayude a identificar las diferentes facetas de la violencia comunitaria y sus formas de denuncia, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad

#### Avances relacionados con este objetivo

El IJM tiene en funcionamiento la campaña “Respétalas” en impresos difundidos en los módulos itinerantes.

Firma del *Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.*

cotidiana.	
<b>Estrategia 1.1</b>	
Establecer alianzas con los medios masivos de comunicación del Estado de Jalisco, principalmente públicos (televisivos, radiofónicos, electrónicos e impresos), para el fomento de la cultura de la no violencia, respeto e igualdad entre mujeres y hombre con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte público.	
<b>Líneas de Acción</b>	
1.1.1 Promover la eliminación de contenidos que replican, exacerbaban y fomentan percepciones y conductas estereotipadas que discriminan y fomentan la violencia comunitaria contra las mujeres (SEGOB/ INMUJERES / INJ).	<b>Indicador 1</b> Porcentaje de medios de medios masivos de comunicación (públicos y universitarios) con presencia en Jalisco. <b>Meta 2018:</b> 100% Medios públicos <b>Meta 2021:</b> 100% Medios universitarios <b>Meta 2024:</b> 100% Medios públicos y universitarios
1.1.2 Aplicar códigos de ética encaminados a la eliminación de estereotipos de género que promueven y refuerzan actitudes violentas. (SEGOB/ INMUJERES/INJ).	
1.1.3 Realizar campañas dirigidas a hombres y mujeres, que hagan evidentes y desnaturalicen las prácticas de violencia de género en la movilidad cotidiana, incluyendo el transporte público y que fomenten la cultura de la denuncia.	<b>Indicador 1b</b> Porcentaje de municipios del AMG y del Estado que cubre la campaña <b>Meta 2018:</b> 100% municipios del AMG <b>Meta 2021:</b> 100% municipios del AMG y 30% municipios de Jalisco <b>Meta 2024:</b> 100% municipios del AMG y 50% municipios de Jalisco

<b>Objetivo Específico 2</b>	<b>Avances relacionados con este objetivo</b>
Contribuir a fomentar la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte en estudiantes de educación media superior y superior del estado de Jalisco.	Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i>
<b>Estrategia 2.1</b>	
Establecer alianzas con instituciones de educación medio superior y superior (públicas y privadas), para fomentar de la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres; con atención particular a la violencia comunitaria durante la movilidad cotidiana y en el transporte público.	
<b>Líneas de Acción</b>	
2.1.1 Promover actividades culturales de divulgación sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia de género, en las instituciones de educación superior y medio	<b>Indicador 2a</b> Porcentaje de IES del estado de Jalisco donde se desarrollaron actividades culturales de divulgación sobre los derechos humanos de

<p>superior.</p>	<p>las mujeres y la violencia comunitaria</p> <p><b>Indicador 2b</b></p> <p>Porcentaje de IEMS del estado de Jalisco donde se desarrollaron actividades culturales de divulgación sobre los derechos humanos de las mujeres -y la violencia comunitaria</p> <p><b>Meta 2018:</b> 50% IES y 10% IEMS públicas</p> <p><b>Meta 2021:</b> 100% IES y 50% IEMS públicas; 50% IES privadas</p> <p><b>Meta 2024:</b> 100% IES y 75% IEMS públicas; 75% IES privadas</p>
------------------	--

<p><b>Objetivo Específico 3</b></p> <p>Contribuir a fomentar la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte en estudiantes de educación básica públicas.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p><i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 3.1</b></p> <p>Establecer alianzas con la SEP para fomentar la cultura de la no violencia, respeto e igualdad entre mujeres y hombres; con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte público en las colonias donde sobresale el riesgo por violencia comunitaria contra las mujeres durante la movilidad cotidiana y en el transporte público.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p> <p>3.1.1 Promover actividades de divulgación en las escuelas localizadas en las colonias donde sobresale el riesgo por violencia comunitaria contra las mujeres durante la movilidad cotidiana y en el transporte público; sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia de género.</p>	<p><b>Indicador 3</b></p> <p>Porcentaje de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria localizadas en las colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público que recibieron información sobre los derechos humanos de las mujeres y la violencia de género.</p> <p><b>Meta 2018:</b> 20% de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria</p> <p><b>Meta 2021:</b> 100% de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria</p> <p><b>Meta 2024:</b> 100% de escuelas públicas de nivel primaria y secundaria</p>

<p><b>Objetivo Específico 4</b></p> <p>Contribuir a fomentar la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte en usuarios del transporte público</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Actualmente está en funcionamiento la campaña <i>Respétalas</i> en las unidades del transporte público del AMG</p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
--	--

<p><b>Estrategia 4.1</b></p> <p>Establecer alianzas con la SEMOV informar sobre la violencia comunitaria y en el transporte en usuarios del transporte público.</p>	
---	--

<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>4.1.1 Generar una campaña de información en el transporte público, dirigida a hombres y mujeres (IJM), sobre la violencia comunitaria y en el transporte público.</p>	<p><b>Indicador 4</b></p> <p>Porcentaje de unidades de transporte público que difunden la campaña de información sobre los contenidos identificados en el diagnóstico como deficientes en materia de igualdad de género</p> <p><b>Meta 2018:</b> 5% (SITRAN Corredor Artesanos)</p> <p><b>Meta 2021:</b> 100% unidades de transporte público del AMG y PV.</p> <p><b>Meta 2024:</b> 100% unidades de transporte público del AMG y PV.</p>

<p><b>Objetivo Específico 5</b></p> <p>Contribuir a fomentar la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres con atención particular a la violencia comunitaria.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
---	--

<p><b>Estrategia 5.1</b></p> <p>Establecer alianzas con los Ayuntamientos del AMG para fomentar la cultura de la no violencia, respeto e igualdad entre mujeres y hombres; con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte público.</p>	
---	--

<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>5.1.1 Instalar posters en los paraderos de las</p>	<p><b>Indicador 5</b></p>



<p>rutas de transporte público como parte de la campaña de información del transporte público dirigida a hombres y mujeres con los contenidos reconocidos en el diagnóstico como insuficientes para identificar y prevenir la violencia contra las mujeres.</p>	<p>Porcentaje de paraderos del transporte público de cada municipio del AMG, que difunden la campaña de información.  <b>Meta 2018:</b> 5% (SITRAN Corredor Artesanos)  <b>Meta 2021:</b> 100% paraderos de transporte público del AMG y PV.  <b>Meta 2024:</b> 100% unidades de transporte público del AMG y PV.</p>
---	---

<p><b>Objetivo Específico 6</b>          Contribuir a fomentar la cultura de la no violencia, el respeto e igualdad entre mujeres y hombres con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte; mediante información estratégica, asesoría legal, apoyo psicológico</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b>          Actualmente se encuentran en funcionamiento tres modulo itinerantes que han cubierto las redes de transporte masivo del AMG: SITEUR, Trolebús, Macrobus; y el corredor Artesanos del SITRAN.  <i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 6.1</b>          Generar módulos itinerantes integrados por especialistas en aspectos jurídicos, sociológicos, psicológicos y urbanos que den información estratégica, asesoría legal, apoyo psicológico y recaben información urbana útil para la creación de espacios de confianza en el AMG.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>6.1.1 Poner en función módulos itinerantes y un plan de atención que considere los sistemas de transporte masivo y las colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público.</p>	<p><b>Indicador 6a</b>          Porcentaje de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público, atendidas por los módulos itinerantes.  <b>Meta 2018:</b> 5%          (colonias localizadas en los corredores de transporte público masivo –SITEUR y Macrobus- y en el corredor artesanos del SITRAN.  <b>Meta 2021:</b> 100%  <b>Meta 2024:</b> 100%</p>

<p>6.1.2 Contar con una base de datos abierta donde se pueda consultar información recabada en los módulos itinerantes respecto de la localización de delitos contra las mujeres y de estadísticas de atención.</p>	<p><b>Indicador 6b</b> Porcentaje de variables levantadas por los módulos itinerantes disponibles para su consulta en el sitio web <b>Meta 2018:</b> 5% <b>Meta 2021:</b> 100% <b>Meta 2024:</b> 100%</p>
---	---

<p><b>Objetivo Específico 7</b> Integrar a los colegios de profesionales y asociaciones empresariales para extender al sector privado la cultura de la no violencia, respeto e igualdad entre mujeres y hombres; con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte público.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b> <i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 7.1</b> Establecer alianzas con colegios de profesionales y asociaciones empresariales para extender al medio privado el fomento a la cultura de la no violencia, respeto e igualdad entre mujeres y hombres; con atención particular a la violencia comunitaria y en el transporte público.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b> 7.1.1 Desarrollar actividades de divulgación en colegios de profesionales y asociaciones empresariales para que desarrollen acciones de apoyo a las mujeres profesionales y empleadas de las empresas.</p>	<p><b>Indicador 7</b> Porcentaje de colegios de profesionales y asociaciones empresariales en los que se desarrollaron actividades de divulgación sobre la igualdad y la violencia de género los derechos humanos de las mujeres, las modalidades y tipologías de violencia de género con énfasis en la violencia durante la movilidad cotidiana y en el transporte público. <b>Meta 2018:</b> 5% <b>Meta 2021:</b> 50% <b>Meta 2024:</b> 100%</p>

<p><b>Objetivo Específico 8</b></p> <p>Integrar a la sociedad civil en las tareas de prevención y denuncia de la violencia de género en sus colonias o comunidades.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 8.1</b></p> <p>Establecer alianzas con los líderes sociales de las colonias identificadas con riesgo de violencia para impulsar la formación de “redes de ayuda” conformadas por mujeres y hombres, que participen en las tareas de prevención de la violencia de género al interior de sus colonias o comunidades.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>8.1.1 Identificar y capacitar a líderes de las colonias donde sobresale el riesgo por violencia comunitaria contra las mujeres durante la movilidad cotidiana y en el transporte público; para involucrarlos en la formación de redes de ayuda para prevenir la violencia comunitaria.</p>	<p><b>Indicador 8a</b></p> <p>Porcentaje de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público que cuentan con al menos una red de ayuda para prevenir la violencia comunitaria.</p> <p><b>Meta 2018:</b> 2%</p> <p><b>Meta 2021:</b> 50%</p> <p><b>Meta 2024:</b> 100%</p>
<p>8.1.2 Elaborar y difundir formatos de denuncia de acciones de violencia comunitaria y en el transporte público para fomentar la respuesta activa de las mujeres</p>	<p><b>Indicador 8b</b></p> <p>Porcentaje de colonias identificadas con violencia comunitaria en los que se difundieron los formatos de denuncia.</p> <p><b>Meta 2018:</b> 10%</p> <p><b>Meta 2021:</b> 100%</p> <p><b>Meta 2024:</b> 100%</p>
<p>8.1.3 Apoyar en el seguimiento de quienes denuncian violencia comunitaria o en el transporte público: legal y psicológica (IJM)</p>	<p><b>Indicador 8c</b></p> <p>Incremento de mujeres de 15 años y más que denuncian violencia comunitaria respecto del año anterior</p> <p><b>Meta 2018:</b> 7%</p> <p><b>Meta 2021:</b> 8%</p> <p><b>Meta 2024:</b> 9%</p>

<p><b>Objetivo Específico 9</b></p> <p>Fomentar el desarrollo de estudios que permitan dar seguimiento a la evolución de los indicadores de violencia comunitaria en el AMG</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>En 2015 se aplicó una encuesta que fue la base para la realización del <i>Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en</i></p>
---	--

<p style="text-align: right;"><i>el transporte público urbano en Jalisco</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>	
<p><b>Estrategia 9.1</b></p> <p>Realizar una encuesta de periodicidad trianual para dar seguimiento a los eventos de violencia comunitaria; así como para evaluar los resultados de las acciones implementadas.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>9.1.1 Diseñar y aplicar una encuesta trianual a usuarias de transporte público con indicadores que permitan, por un lado, dar seguimiento a al problema de violencia comunitaria y por otro, evaluar los resultados de las acciones implementadas.</p>	<p><b>Indicador 9</b></p> <p>Periodicidad de la aplicación de la encuesta</p> <p><b>Meta 2018:</b> N/A</p> <p><b>Meta 2021:</b> 1 encuesta aplicada en 2021</p> <p><b>Meta 2024:</b> 1 encuesta aplicada en 2024</p>

## IV.2 Educación para el cambio cultural hacia la igualdad de género

### Objetivo de la sección

Contribuir a la transformación de los patrones socioculturales de comportamiento de hombres y mujeres *a través de la educación*, a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

Las estrategias están orientadas a establecer alianzas con diversas dependencias del estado de Jalisco y sus municipios con el objetivo de que incluyan en los contenidos educativos y culturales los asuntos relacionados con la violencia de género durante la movilidad cotidiana de las mujeres.

<p><b>Objetivo Específico 1</b></p> <p>Contar con funcionarios y técnicos consecuentes con la perspectiva de género y no discriminación en las instituciones que tienen injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>No hay evidencias de la capacitación de funcionarios y técnicos en la perspectiva de género y no discriminación en instituciones del estado de Jalisco.</p> <p><i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
---	---

<b>Estrategia 1.1</b>	
Comprometer a los gobiernos estatal y municipal para priorizar la capacitación de funcionarios, técnicos y profesionales en la perspectiva de género y no discriminación para poder transversalizar el diseño de las políticas públicas, programas y proyectos urbanos (Carta por el derecho de las mujeres a la ciudad, 2004:13).	
<b>Líneas de Acción</b>	
1.1.1 Diseñar e implementar una campaña de capacitación en modalidad on-line dirigida a funcionarios y técnicos de las instituciones de los gobiernos estatal y municipal del AMG que tengan injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres.	<b>Indicador 1<sup>a</sup></b> Porcentaje de funcionarios y técnicos capacitados en la perspectiva de género por cada institución estatal y municipal del AMG que tenga injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres.  <b>Meta 2018:</b> N/A <b>Meta 2021:</b> 75% <b>Meta 2024:</b> 100%

<b>Objetivo Específico 2</b>	<b>Avances relacionados con este objetivo</b>
Incluir la perspectiva de género y no discriminación en la formación universitaria sobre todo en carreras que tengan injerencia en la prevención de la violencia comunitaria contra las mujeres y la no discriminación.	No hay evidencias de la incorporación de la perspectiva de género en las carreras universitarias que se imparten en IES del estado de Jalisco.
<b>Estrategia 2.1</b>	
Establecer alianzas con las universidades públicas y privadas de la entidad para promover la incorporación de la perspectiva de género y convocar la participación de la comunidad universitaria en actividades de las instituciones que tengan injerencia en la prevención de la violencia comunitaria y en garantizar la seguridad de las mujeres.	
<b>Líneas de Acción</b>	
2.1.1 Incorporar la perspectiva de género en todas las carreras especialmente en las vinculadas con la prevención de la violencia comunitaria y en garantizar la seguridad de las mujeres.	<b>Indicador 2<sup>a</sup></b> Porcentaje de programas educativos de cada IES con sede en el Estado de Jalisco que cuenta con la incorporación de la perspectiva de género en su contenido curricular.  <b>Meta 2018:</b> N/A <b>Meta 2021:</b> 75% <b>Meta 2024:</b> 100%
2.2.2 Promover la participación de estudiantes a través de las modalidades de	<b>Indicador 2b</b> Porcentaje de programas e instituciones del

<p>servicio social y prácticas profesionales, en programas e instituciones del estado de Jalisco que tengan injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres.</p>	<p>estado de Jalisco con injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres; que cuentan con estudiantes universitarios que participan bajo programas de servicio social o prácticas profesionales</p> <p><b>Meta 2018:</b> N/A <b>Meta 2021:</b> 75 % <b>Meta 2024:</b> 100%</p>
<p>2.2.3 Promover el desarrollo de investigaciones que tengan injerencia en la prevención de la violencia comunitaria, en garantizar la seguridad de las mujeres y en la impartición de justicia en delitos contra las mujeres.</p>	<p><b>Indicador 2c</b> Nº de investigaciones en colaboración con IJM cada dos años.</p> <p><b>Meta 2018:</b> Al menos 1 investigación bianual <b>Meta 2021:</b> Al menos 2 investigaciones bianuales <b>Meta 2024:</b> Al menos 3 investigaciones bianuales</p>
<p>2.2.4 Organizar un evento público trianual sobre perspectiva de género y no discriminación.</p>	<p><b>Indicador 2d</b> Nº de asistentes al evento</p> <p><b>Meta 2018:</b> 1 evento sobre violencia de género con al menos 100 asistentes <b>Meta 2021:</b> 1 evento trianual sobre perspectiva de género y no discriminación con al menos 100 asistentes <b>Meta 2024:</b> 1 simposio trianual sobre perspectiva de género y no discriminación con al menos 100 asistentes</p>

<p><b>Objetivo Específico 3</b> Formar en la perspectiva de género y no discriminación a los habitantes de colonias con situación de riesgo por violencia comunitaria.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b> En 10 colonias se han presentado eventos culturales –obras de teatro- orientados a la formación en la perspectiva de género y no discriminación con una asistencia promedio de 94 asistentes.</p>
<p><b>Estrategia 3.1</b> Establecer alianzas con la Secretaría de Cultura para promover programas recreativos y culturales para jóvenes y sus familias sobre la perspectiva de género, en las colonias en situación de riesgo de violencia comunitaria</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>3.1.1 Promover actividades culturales en los espacios públicos de las colonias donde</p>	<p><b>Indicador 3</b> Porcentaje de colonias identificadas con</p>



sobresale el riesgo por violencia comunitaria contra las mujeres durante la movilidad cotidiana y en el transporte público (teatro, títeres, música, etc.).

violencia comunitaria que han tenido programas recreativos y culturales para jóvenes y sus familias sobre la violencia comunitaria en la movilidad cotidiana y el transporte público.

**Meta 2018:** 5%

**Meta 2021:** 60%

**Meta 2024:** 100%

## IV.3 Espacios públicos y movilidad urbana seguros para las mujeres, seguros para todas y todos en los *espacios de confianza*

### Objetivo General

Contribuir a fomentar movilidad urbana cotidiana segura para las mujeres a partir de la renovación de los espacios públicos como *espacios de confianza* a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades en el espacio público y durante su movilidad cotidiana.

Las estrategias están orientadas a establecer alianzas y acuerdos de coordinación con diversas dependencias del estado de Jalisco y sus municipios con el objetivo de renovar los espacios públicos como *espacios de confianza* en colonias identificadas con alto nivel de violencia comunitaria, para garantizar la movilidad urbana cotidiana segura para las mujeres.

<p><b>Objetivo Específico 1</b></p> <p>Incluir la seguridad como atributo de la planificación urbana y de la movilidad cotidiana del AMG y las ciudades del estado de Jalisco para orientarla hacia el paradigma de las ciudades seguras.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Creación de la Agencia Metropolitana de Seguridad y del Instituto Metropolitano de Planeación.</p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 1.1</b></p> <p>Gestionar alianzas para la coordinación entre las instituciones responsables de la planeación urbana metropolitana y municipal para incluir la seguridad como atributo de la planificación urbana en el AMG y las ciudades del estado Jalisco; para orientarlas hacia el paradigma de las ciudades seguras.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>1.1.1 Impulsar la coordinación interinstitucional para incluir la seguridad como atributo de la planificación urbana y de la movilidad cotidiana en las ciudades para transitar hacia el paradigma de las ciudades seguras de ONU Habitat, considerando la ruta establecida con el equipo especializado de funcionarios y consultores integrado para tal objetivo.</p>	<p><b>Indicador 1</b></p> <p>Porcentaje de planes urbanos y de movilidad tanto metropolitanos como municipales del Estado por trienio, que incluyen la seguridad como eje transversal de sus acciones.</p> <p><b>Meta 2018:</b> 5% (POTmet y planes municipales del AMG)</p> <p><b>Meta 2021:</b> 10% (planes de metropolitanos y</p>



<p>1.1.2 Diseñar, organizar e impartir capacitaciones en materia de desarrollo urbano a los funcionarios municipales encargados de la planeación urbana, obras públicas, participación ciudadana y regidores de las comisiones de planeación y de seguridad, para que los reglamentos, programas y planes municipales incluyan los lineamientos para seguir el modelo de ciudades seguras de ONU-Habitat considerando la ruta establecida con el equipo especializado de funcionarios y consultores integrado para tal objetivo.</p>	<p>de los municipios que integran las metrópolis de Guadalajara, Puerto Vallarta y Ocotlán en Jalisco)</p> <p><b>Meta 2024:</b> 50% (3 planes metropolitanos y 62 municipales del estado del Jalisco)</p>
<p>1.1.3 Difundir en reuniones interinstitucionales y medios electrónicos el modelo de ciudades seguras de ONU-Habitat considerando la ruta establecida con el equipo especializado de funcionarios y consultores integrado para tal objetivo.</p>	
<p>1.1.4 Contar con la representación del IJM y PRODEUR en el proceso de elaboración, consulta y aprobación de los planes urbanos de escala metropolitana, municipal y planes parciales de los municipios del AMG y los del estado de Jalisco.</p>	

<p><b>Objetivo Específico 2</b></p> <p>Contar con información actualizada y pertinente sobre la movilidad cotidiana en las áreas metropolitanas del estado de Jalisco</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 2.1</b></p> <p>Gestionar alianzas con instituciones federales (INEGI) y estatales (Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco) para promover en los estudios sobre movilidad cotidiana la generación de información desagregada por sexo y AGEB sobre los desplazamientos en la ciudad</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p> <p>2.1.1 Gestionar acuerdo con el INEGI para incluir en los censos y encuestas nacionales un apartado de movilidad cotidiana desagregada por sexo y AGEB</p>	<p><b>Indicador 2</b></p> <p>Número de estudios de movilidad cotidiana por quinquenio, que incluyen información representativa desagregada por edad, sexo y AGEB</p>

	<p><b>Meta 2018:</b> N/A  <b>Meta 2021:</b> 1 estudio  <b>Meta 2024:</b> N/A</p>
--	--

<p><b>Objetivo Específico 3</b>  Garantizar la seguridad de las mujeres en las colonias con mayor incidencia de delitos de violencia comunitaria contra las mujeres</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b>  En cuanto a información solo cuenta con datos indicativos de violencia comunitaria levantados en la encuesta encargada por IJM en el 2015.  Se cuenta con el diagnóstico y Proyecto piloto completo.  Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 3.1</b>  Renovación de los paraderos y parabuses de transporte público y sus entornos próximos en las colonias identificadas con problemas graves de violencia comunitaria durante los desplazamientos cotidianos en el espacio público.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>3.1.1 Elaborar información representativa de las colonias con mayor incidencia de delitos de violencia comunitaria contra las mujeres.</p>	<p><b>Indicador 3a</b>  Base de datos donde se identifiquen las colonias con mayor incidencia de delitos de violencia comunitaria contra las mujeres  <b>Meta 2018:</b> N/A  <b>Meta 2021:</b> 1 base de datos de las colonias del AMG con mayor incidencia de delitos de violencia comunitaria  <b>Meta 2024:</b> 1 base de datos de las colonias con mayor incidencia de delitos de violencia comunitaria de las áreas metropolitanas de Jalisco: Guadalajara, Puerto Vallarta y Ocotlán</p>
<p>2.1.2 Elaborar y aplicar proyectos de renovación en las colonias identificadas con alta violencia comunitaria a través del diseño de espacios de confianza en los entornos próximos a los paraderos y parabuses de transporte público y de los equipamientos</p>	<p><b>Indicador 3b</b>  Porcentaje de colonias identificadas con violencia en la movilidad y el transporte público renovadas con espacios de confianza  <b>Meta 2018:</b> Proyecto Piloto  <b>Meta 2021:</b> al menos 15% de las colonias</p>



<p>comunitarios; incluyendo los espacios públicos que funcionan como itinerarios peatonales y ciclistas.</p>	<p>por cada municipio del AMG. <b>Meta 2024:</b> al menos 25% de las colonias por cada municipio del AMG.</p>
--	---

## Transporte público seguro para las mujeres, seguro para todos

### Objetivo

Contribuir a fomentar movilidad urbana cotidiana segura para las mujeres a partir de la renovación del servicio del transporte público y de las unidades como *espacios de confianza* a fin de garantizar a las mujeres el pleno goce de sus derechos y libertades durante su movilidad cotidiana.

Las estrategias están orientadas a reglamentar las condiciones de las unidades de transporte público, sus paraderos y parabuses, así como la actuación de los operadores para de garantizar la seguridad a las mujeres durante su movilidad urbana cotidiana.

<p><b>Objetivo Específico 1</b> Garantizar la seguridad de las mujeres en el transporte público del AMG</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b> El primer curso de capacitación fue tomado por el 100% de los operadores del corredor Artesanos de SITRAN. <i>Firma del Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 1.1</b> Establecer alianzas con las instituciones responsables de la seguridad pública en el estado, el AMG y en los municipios y con la SEMOV; para garantizar la seguridad en el transporte público</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>1.1.1 Actualizar el curso de capacitación para operadores del transporte público sobre la violencia de género con la retroalimentación del primer curso.</p>	<p><b>Indicador 1a</b> Porcentaje de operadores del transporte público acreditados en el curso de capacitación sobre la violencia de género para las mujeres <b>Meta 2018:</b> <b>Meta 2021:</b> <b>Meta 2024:</b></p>
<p>1.1.2 Capacitar operadores del transporte público sobre la violencia de género y para poner en marcha los protocolos de actuación en caso de violencia de género dentro de la unidad.</p>	<p><b>Indicador 1b</b> Nº Interacciones / Nº de descargas de la App, Nº de likes en Facebook y Nº de followers en Twitter <b>Meta 2018:</b> 5,000 descargas <b>Meta 2021:</b> 15,000 descargas <b>Meta 2024:</b> 30,000 descargas</p>
<p>1.1.3 Gestionar página de Facebook y/o Twitter y desarrollar una App (Secretaría de Innovación, Jalisco) que otorgue información en tiempo real a mujeres que sufren violencia comunitaria.</p>	

<p><b>Objetivo Específico 2</b></p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p>
<p><b>Estrategia 2.1</b></p> <p>Establecer acuerdo específico con la SEMOV para revisar y actualizar el Reglamento de la Ley de Movilidad y de Transporte del Estado de Jalisco para incorporar la perspectiva de género.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>2.1.1 Revisar y actualizar el Reglamento de la Ley de Movilidad y de Transporte del Estado de Jalisco para incorporar la perspectiva de género.</p>	<p><b>Indicador 2</b></p> <p>Reglamento de la Ley de Movilidad y de Transporte actualizado en materia de perspectiva de género</p> <p><b>Meta 2018:</b> 1 reglamento actualizado</p> <p><b>Meta 2021:</b> N/A</p> <p><b>Meta 2024:</b> N/A</p>
<p><b>Objetivo Específico 3</b></p> <p>Garantizar la seguridad de las mujeres durante la espera de transporte público.</p>	<p><b>Avances relacionados con este objetivo</b></p> <p>Firma del <i>Acuerdo Interinstitucional que celebran en el marco del cumplimiento de las recomendaciones asentadas en el Informe de la alerta de violencia de género contra las mujeres para el estado de Jalisco.</i></p> <p>Diagnóstico y proyecto de localización de paraderos en 1 colonia del proyecto piloto.</p>
<p><b>Estrategia 3.1</b></p> <p>Replantear el diseño de los paraderos y parabuses del transporte público colectivo para que otorguen seguridad a las usuarias y usuarios.</p>	
<p><b>Líneas de Acción</b></p>	
<p>3.1.1 Rediseñar y renovar los paraderos y parabuses de transporte público para que sean espacios de confianza: iluminación,</p>	<p><b>Indicador 3</b></p> <p>Porcentaje de paraderos y parabuses</p>



<p>visibilidad, dispositivos de alarma, comodidad de bancas, etc.</p>	<p>renovados como espacios de confianza en cada colonia donde sobresale la violencia comunitaria en la movilidad y el transporte público.</p>
<p>3.1.2 Instalar dispositivos de vigilancia y alarma en paraderos del transporte público con alto nivel de riesgo por violencia comunitaria para usuarias y usuarios (cámaras, botón de alarma, etc.).</p>	<p><b>Meta 2018:</b> 100% en 1 colonia <b>Meta 2021:</b> 100% en 6 colonias por municipio <b>Meta 2024:</b> 100% en 18 colonias por municipio</p>

## V PROYECTOS PILOTO

El proyecto piloto tiene como objetivo demostrar la aplicación práctica de un rango de acciones propuestas por este documento en un área delimitada, de acuerdo con las restricciones de tiempos y presupuesto establecidas por el IJM en la primera fase del Programa. Estas acciones podrán ser luego replicadas en otras áreas en fases sucesivas del Programa.

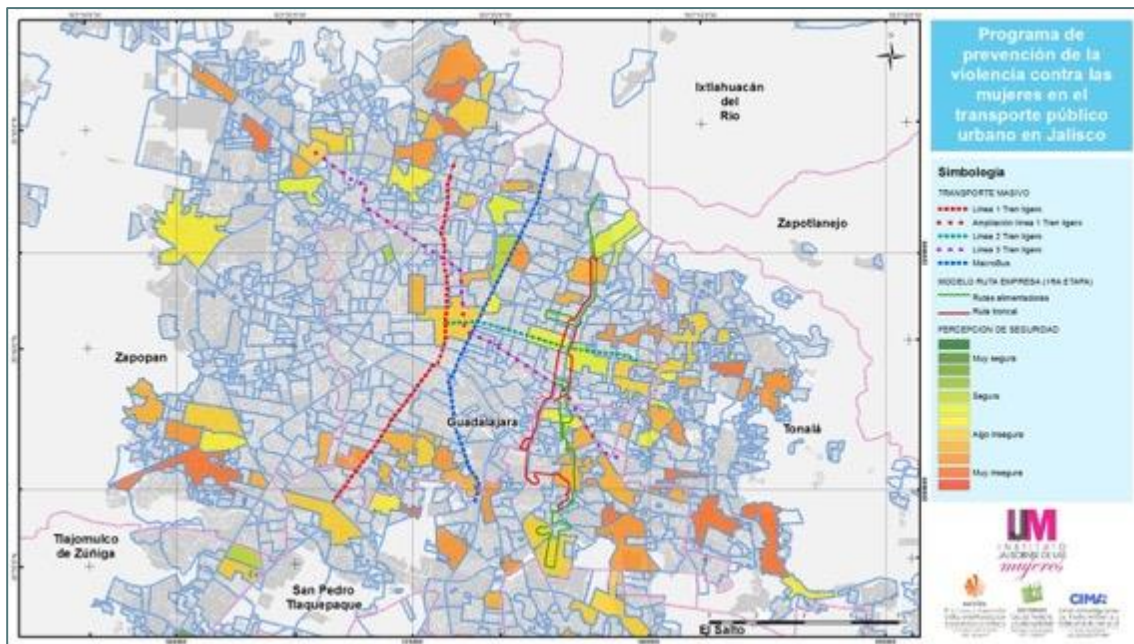
### V.1 Selección del área de aplicación

Para la selección del área de aplicación del proyecto piloto, se tomaron en cuenta las condicionantes que a continuación se detallan.

#### V.1.1 Diagnóstico del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco

Se determinó que el área de aplicación fuera una de las colonias en las cuales se aplicaron previamente las entrevistas durante la fase de diagnóstico del Programa (cfr. § I.1). Esto en razón de que ya se posee información de referencia que puede facilitar la aplicación del Proyecto Piloto y de que los resultados de las encuestas pueden proporcionar datos de que permitan en futuro evaluar la eficacia de las acciones adoptadas por el Proyecto Piloto mismo.

*Mapa V-1. Grado de percepción de seguridad de las mujeres por colonia en el Área Metropolitana de Guadalajara. (Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Diagnóstico del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco.)*



En el Mapa V-1 se muestran los resultados del Diagnóstico con respecto a la percepción del nivel de seguridad en las mujeres. En general la percepción en las colonias en las cuales se aplicaron las entrevistas es de un nivel de inseguridad medio bajo o bajo. Por la limitada selección de colonias y el pequeño número de entrevistas aplicadas, no es posible determinar si exista un patrón espacial definido en los resultados a nivel del Área Metropolitana de Guadalajara.

En el mapa se muestran también las líneas del sistema de transporte público masivo actualmente activas y en fase proyecto (línea 3 del Tren Ligero) y las rutas de transporte público de la primera fase de aplicación del modelo Ruta-Empresa.

### V.1.2 Modelo Ruta-Empresa del Sistema de Transporte Público

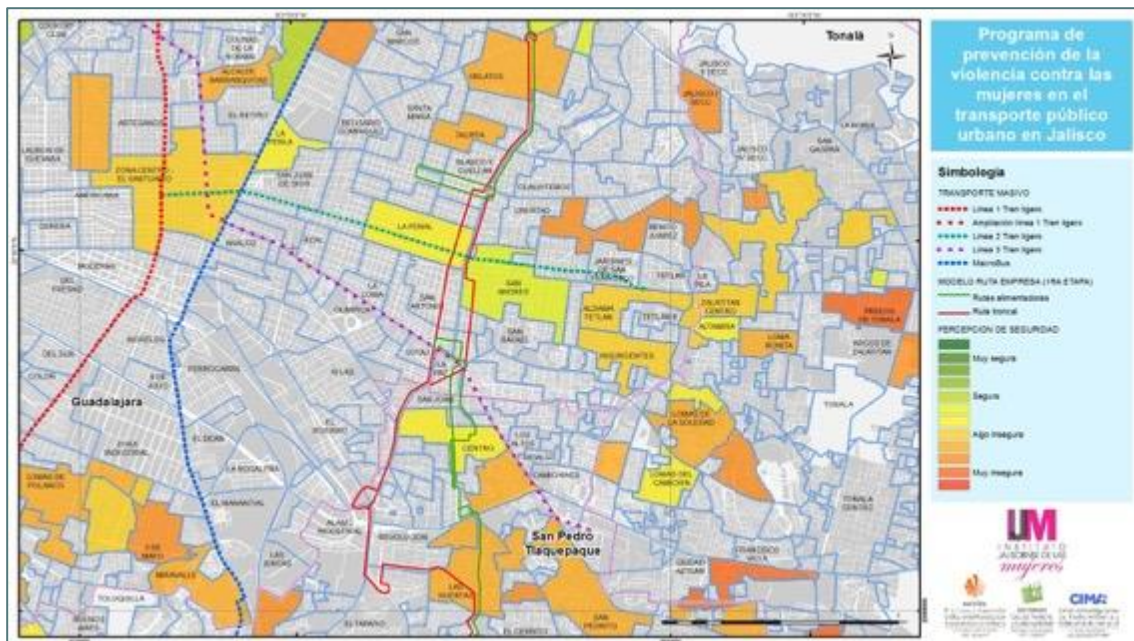
Se consideró oportuno seleccionar un área que forme parte del corredor de la primera etapa del nuevo modelo Ruta-Empresa del sistema de transporte público del Área Metropolitana de Guadalajara, debido a que este modelo será a futuro extendido a todo el sistema y a otros municipios del Estado y que representa por lo tanto un elemento que el Programa Piloto debe considerar en la aplicación de las acciones para poder ser replicadas a futuro en otros entornos.

Cabe mencionar que los operadores de unidades que participan en el nuevo modelo de transporte Ruta-Empresa han recibido capacitación sobre los temas de igualdad de género y violencia de género por parte de IJM. Esta capacitación piloto forma parte de las acciones propuestas en este Programa y se pretende sea replicada a futuro para los



operadores de las siguientes etapas del modelo Ruta-Empresa a medidas de que éstas se vuelvan operativas.

*Mapa V-2. Grado de percepción de seguridad de las mujeres por colonia en el corredor de la primera etapa de aplicación del nuevo modelo de transporte público Ruta-Empresa. (Fuente: Elaboración propia con base en los resultados del Diagnóstico del Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco.)*



Las colonias en las cuales se aplicaron entrevista en el diagnóstico y que se encuentran en el corredor de aplicación de la primera etapa del modelo Ruta-Empresa son las siguientes:

- en el municipio de Guadalajara en dirección de Norte a Sur: Santa Cecilia, Oblatos, La Penal y San Andrés;
- en el municipio de Tlaquepaque: Centro, Lomas de Tlaquepaque, Lomas de San Miguel, Las Huertas, La duraznera y Las liebres.

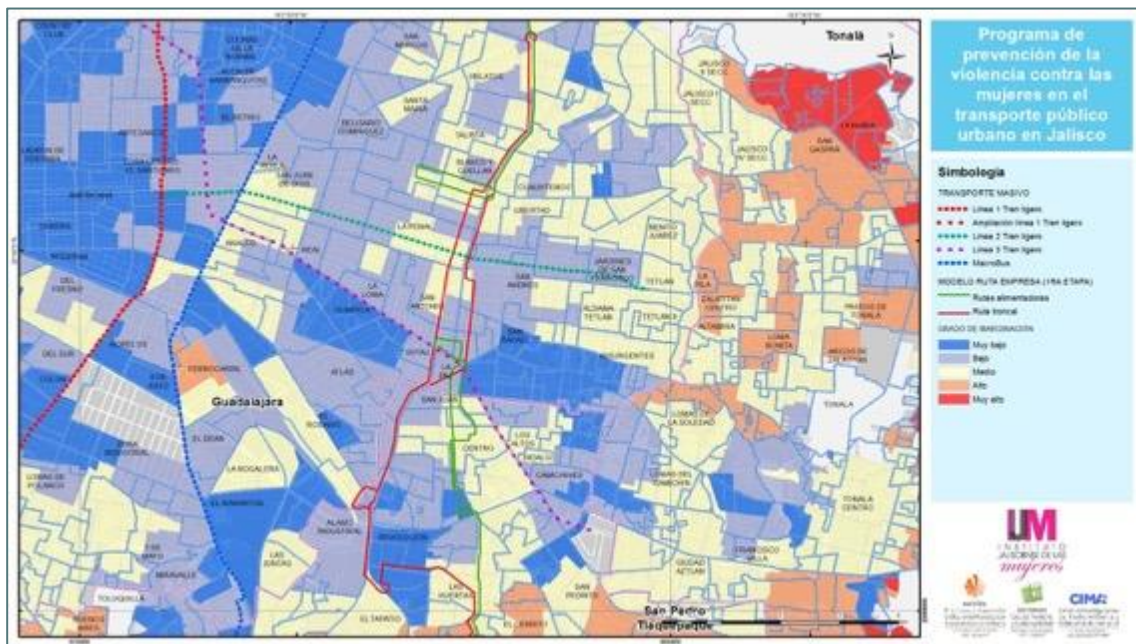
Cuatro de las colonias mencionadas obtuvieron un nivel de percepción de seguridad intermedio: la colonia Santa Cecilia obtuvo la mejor calificación con un puntaje de 57 sobre 100, seguida por San Andrés (53), La Penal (47), Tlaquepaque centro (46).

Obtuvieron calificación medio baja las colonias de La duraznera (37), Las liebres (35), Lomas de San Miguel (30), Oblatos (30), Las Huertas (29) y Lomas de Tlaquepaque (28).

### V.1.3 Índice de marginación

Otro aspecto considerado en la selección de las colonias para la aplicación del Programa Piloto fue el Índice de marginación, que proporciona una evaluación más consistente del punto de vista estadístico de las condiciones de desarrollo en que se encuentran las áreas interesadas por el paso del corredor de la primera etapa del modelo Ruta-Empresa.

Mapa V-3. Índice de marginación por AGEB en el corredor de la primera etapa de aplicación del nuevo modelo de transporte público Ruta-Empresa. (Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.)



El Mapa V-3 muestra los valores del Índice de Marginación por Área Geoestadística Básica (AGEB).

Respecto de las colonias mencionadas anteriormente, San Andrés y Lomas de San Miguel resultaron las mejores calificadas con un grado de marginación bajo. Santa Cecilia, Oblatos, La Penal, Tlaquepaque centro, Lomas de Tlaquepaque, Las Huertas, muestran un grado de marginación prevalente medio. Las colonias de La duraznera y Las liebres en Tlaquepaque, resultaron con grados de marginación entre medio y alto.

Para la aplicación del Programa Piloto se consideró más oportuno descartar las colonias con grado de marginación bajo ya que se pretende que las acciones del programa sean demostradas en entornos que presentan un mayor desafío.

#### V.1.4 Integración de los diferentes sistemas de transporte público e intercambio modal

Otro de los elementos considerado es la presencia de diferentes sistemas de transporte público. Las áreas de intercambio modal pueden constituir un elemento de interés para la aplicación del Programa Piloto por el desafío de establecer espacios de confianza en los cuales las mujeres y los usuarios del transporte público en general puedan cumplir el recorrido que les permita trasladarse, por ejemplo, del sistema de transporte masivo al transporte público del corredor Ruta-Empresa y viceversa.

Entre las colonias consideradas, La Penal ofrece un punto de intercambio entre el Tren Ligero y la Ruta troncal 02 del modelo Ruta-Empresa.

Las colonias Oblatos y Las Huertas se configuran como lugares de intercambio entre las rutas alimentadoras y la ruta troncal del modelo Ruta-Empresa.

Otros puntos de intercambio potencialmente interesantes se darían en las colonias Tlaquepaque centro y Lomas de Tlaquepaque entre el corredor Ruta-Empresa y la línea 3 del Tren Ligero. Sin embargo, en el plazo de aplicación del programa piloto, la línea 3 se encuentra todavía en fase de construcción y estas colonias quedan descartadas por las alteraciones y restricciones que los trabajos de construcción representarían para la aplicación exitosa del Programa Piloto.

Igualmente se descartaron las colonias Santa Cecilia, La duraznera y Las liebres por ser atravesadas solo por las rutas alimentadoras del corredor Ruta-Empresa.

Cabe mencionar en este apartado que todas las colonias son atravesadas por otras rutas de transporte público convencional no representadas en los mapas anteriores.

#### V.1.5 Análisis preliminar de las condiciones del entorno urbano en las colonias de posible aplicación del programa Piloto.

En consideración de las condicionante analizadas en los apartados anteriores, fueron seleccionadas tres colonias como posibles candidatos para la aplicación del Programa Piloto: Oblatos, La Penal y Las Huertas.

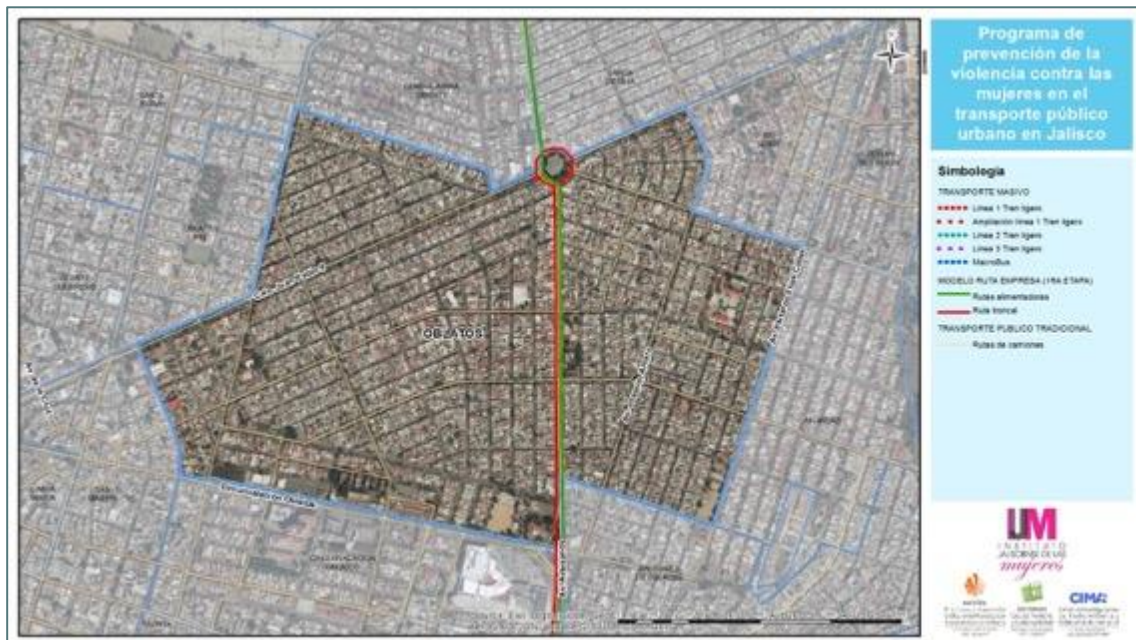
Estas colonias fueron objeto de un estudio preliminar más detallado de algunas características del entorno urbano que pueden afectar la movilidad y la seguridad de las usuarias y los usuarios del sistema de transporte público: la presencia de baquetas para

peatones, la presencia de rampas el acceso de personas con movilidad reducidas y el alumbrado público.

### Colonia Oblatos

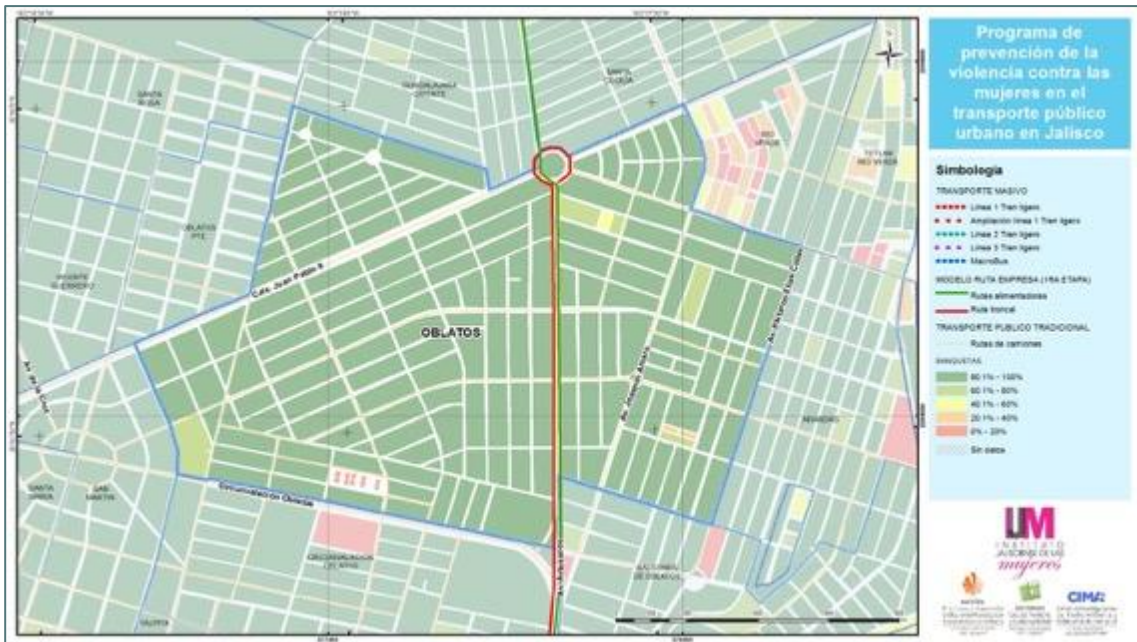
La colonia Oblatos se encuentra en el municipio de Guadalajara, situada en el extremo Norte de la Ruta troncal 02 del modelo Ruta-Empresa. En el mapa V-4 se puede apreciar como la Ruta T02 atraviesa casi a la mita la colonia, junto con la ruta alimentadora, condición esta que ofrece la ventaja para la aplicación del Programa piloto dentro de los límites de la colonia.

Mapa V-4. Imagen satelital de la colonia Oblatos. (Fuente: Elaboración propia con imagen de Digital Globe.)



Otras rutas de transporte público convencional intersecan en dirección Oriente-Poniente la ruta T02 en la Calzada Juan Pablo segundo, en las calles Hacienda Santiago y Hacienda de Tala y en Circunvalación Oblatos.

Mapa V-5. Presencia de banquetas en la colonia Oblatos. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



La condición de presencia de banquetetas en el entorno urbano de la colonia Oblatos resulta satisfactoria (Mapa V-5), aunque será necesario un estudio de campo más a profundidad para determinar si las condiciones de las banquetetas son adecuadas para el tránsito de peatones y libre de obstáculos y elementos de riesgo.

Mapa V-6. Presencia de rampas para el acceso de personas con movilidad reducida en la colonia Oblatos. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



Con respecto a la presencia de rampas para el acceso de personas con movilidad reducida, el análisis preliminar muestra un déficit en la parte Oriente de la colonia, en

donde algunas manzanas parecen carecer totalmente de este tipo de accesos. Estas áreas representan un desafío para la creación de espacios de confianza y recorridos seguros para todas y para todos.

Con base en el análisis preliminar, la presencia del alumbrado público parece adecuada en toda la colonia (Mapa V-7). Un análisis de campo más a detalle de la colonia elegida determinará si la calidad, distancia y cobertura del alumbrado sean realmente adecuada para la seguridad.

Mapa V-7. Presencia de alumbrado público en la colonia Oblatos. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



### La Penal

La colonia La Penal se encuentra en el municipio de Guadalajara, aproximativamente a la mitad del corredor del modelo Ruta-Empresa (Mapa V-8). La población residente en esta colonia es de aproximadamente 14,500 habitantes, de los cuales el 53% son mujeres.

Mapa V-8. Imagen satelital de la colonia La Penal. (Fuente: Elaboración propia con imagen de Digital Globe.)



Es atravesada por la Ruta troncal 02 en dirección de Norte a Sur en la calle Francisco Sarabia y de Sur a Norte en la Calle Felipe Ángeles, situadas ambas en la porción oriental de la colonia.

La línea 2 del Tren ligero pasa por la colonia en dirección Oriente-Poniente debajo de la Avenida Javier Mina. La estación del Tren ligero más cercana a la ruta troncal T02, sin embargo, es la de San Andrés, situada en la colonia homónima.

Otras rutas de transporte público convencional cruzan tanto la línea del Tren Ligero como la Ruta T02 convirtiendo la colonia en un área de intercambio modal particularmente interesante.

Mapa V-9. Presencia de banquetas en la colonia La Penal. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



El análisis preliminar muestra que las banquetas están presentes en la mayoría de la colonia, aunque no faltan algunos casos de manzanas en las cuales una o más vialidades no presentan banquetas (Mapa V-9).

La misma situación se repite en el caso de la presencia de rampa para el acceso de personas con movilidad reducida (Mapa V-10).

Mapa V-10. Presencia de rampas para el acceso de personas con movilidad reducida en la colonia La Penal. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)





Mapa V-11. Presencia de alumbrado público en la colonia La Penal. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



Igualmente, el alumbrado es presente en casi todas las vialidades de la colonia (Mapa V-11).

### Las Huertas

La colonia Las Huertas se encuentra en el municipio de Tlaquepaque y cuenta con aproximadamente 18,800 residentes de los cuales el 50.7% son mujeres.

La Ruta troncal T02 del modelo Ruta empresa cruza la colonia en sentido Oriente-Poniente por la avenida Salvador Orozco Loreto para luego desviarse hacia el Sur por la calle Capulín (Mapa V-12). En la misma calle se encuentra el recorrido de la Ruta alimentadora A02 que atraviesa la colonia en sentido Norte Sur.

Esta configuración ofrece la mejor opción para estudiar el intercambio de pasajeros entre la ruta troncal y alimentadora del modelo Ruta-Empresa.

Otras rutas de transporte público convencional intersecan estas dos rutas en múltiples punto en la colonia.

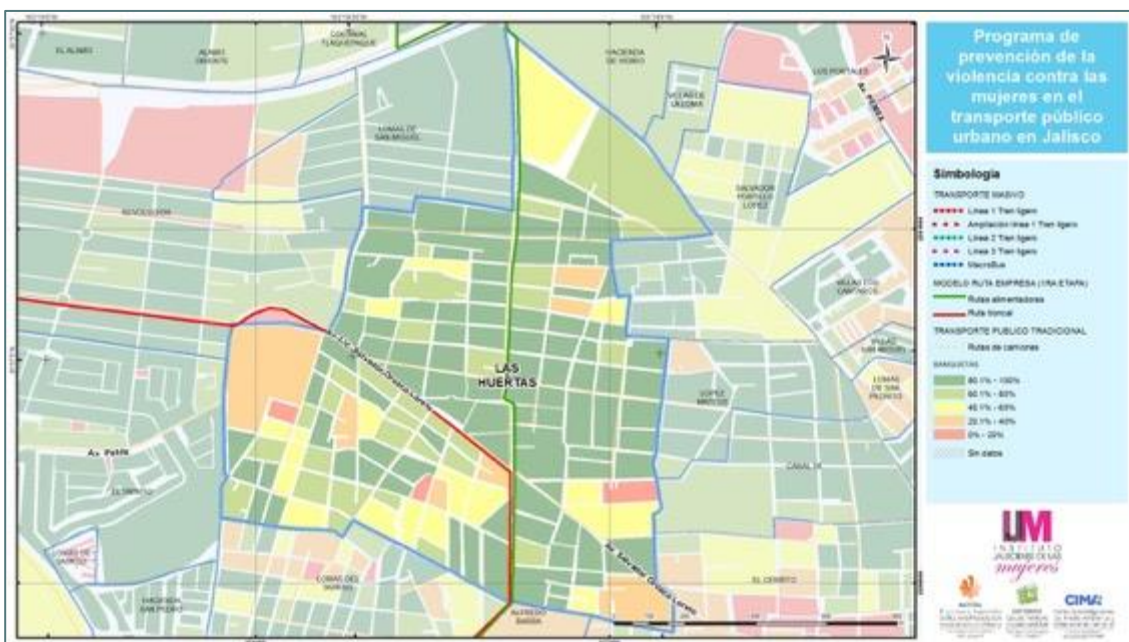
Mapa V-12. Imagen satelital de la colonia Las Huertas. (Fuente: Elaboración propia con imagen de Digital Globe.)



El análisis preliminar muestra un déficit de banquetas en la porción Sur de la colonia, con algunas manzanas en donde ningunos de los lados parece disponer de ellas (Mapa V-13).

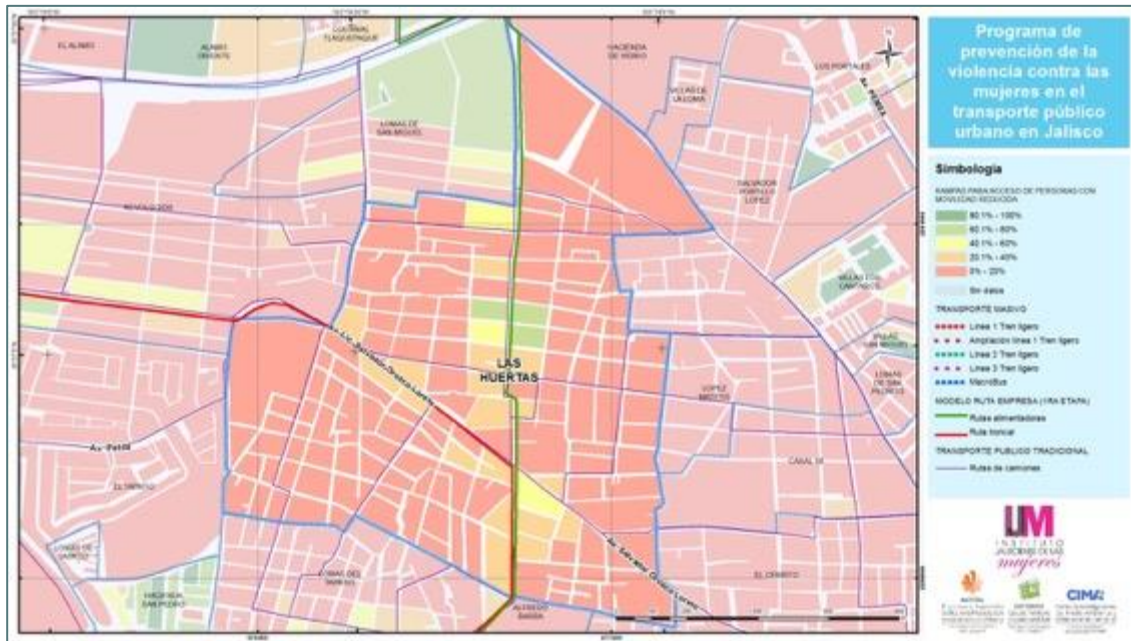
La aplicación del Programa Piloto en esta colonia permitiría evidenciar la infraestructura necesaria para la movilidad peatonal y las consecuencias de su ausencia para la seguridad de las mujeres en la movilidad cotidiana.

Mapa V-13. Presencia de banquetas en la colonia Las Huertas. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



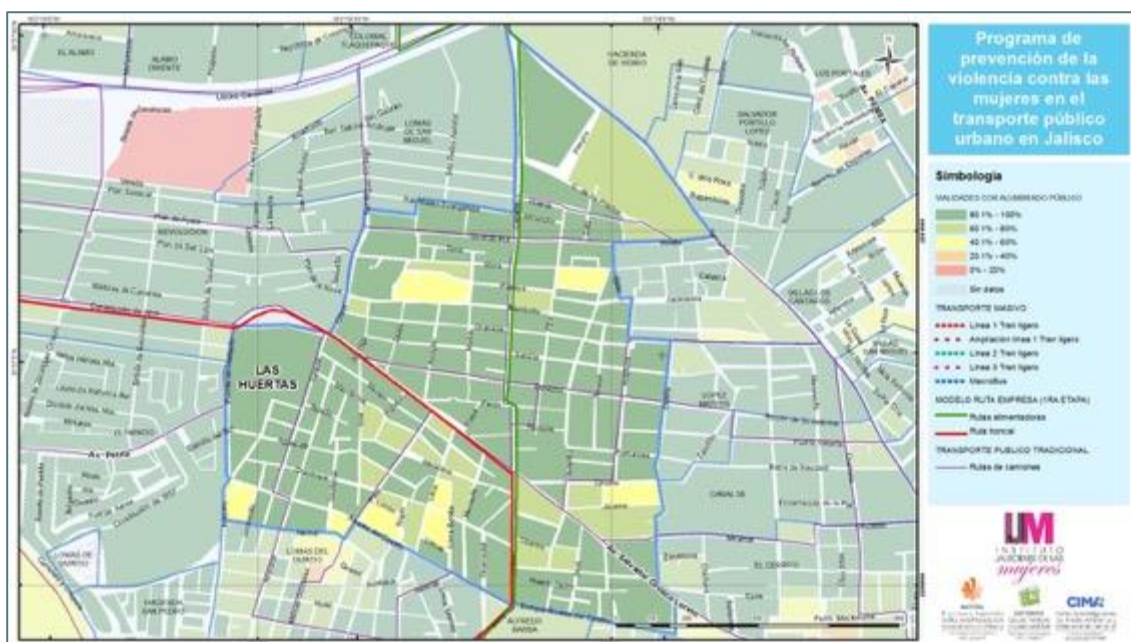
La situación de las rampas para la movilidad de personas con sillas de rueda es alarmante (Mapa V-14). En esta colonia solo algunas manzanas disponen de rampa.

Mapa V-14. Presencia de rampas para el acceso de personas con movilidad reducida en la colonia Las Huertas. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)



La presencia del alumbrado público parece en general buena, aunque existen algunas manzanas en dónde no está presente en todas las vialidades.

Mapa V-15. Presencia de alumbrado público en la colonia La Penal. (Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.)





En su conjunto, la colonia Las Huertas parece tener las peores condiciones de entorno urbano con respecto a los parámetros considerados en el análisis preliminar.

### V.1.6 Elección del proyecto piloto

El caso elegido para constituirse en el proyecto piloto fue la colonia Las Huertas, localizada en el municipio de Tlaquepaque, ya que este es uno de los municipios más vulnerables del Área Metropolitana de Guadalajara en términos de igualdad de género y por otro lado, esta colonia por su origen irregular tienen diversos factores territoriales que dificultan la movilidad cotidiana de las mujeres.



## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AGEB	Área Geoestadística Básica
AMG	Área Metropolitana de Guadalajara
AMS	Agencia Metropolitana de Seguridad
CEPAL	Comisión Económica para América Latina
C.D.H.D.F	Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal
CIDH	Comisión Interamericana de Derechos Humanos
CONAPRED	Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación
ENSI	Encuesta Nacional sobre Inseguridad
ENDIREH	Encuesta nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares
ENVIPE	Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública
IES	Institución de Educación Superior
IEMS	Institución de Educación Media Superior
IJM	Instituto Jalisciense de las Mujeres
IMEPLAN	Instituto Metropolitano de Planeación
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
INFONAVIT	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
LGAMVLV	Ley General de Acceso de las Mujeres para una Vida Libre de Violencia
PV	Puerto Vallarta
SEGOB	Secretaría de Gobernación
SEMOV	Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco
SEP	Secretaría de Educación Pública
SRE	Secretaría de Relaciones Exteriores
SITEUR	Sistema de Tren Eléctrico Urbano
SITRAN	Sistema Integrado de Transporte
TV	Televisión

## Bibliografía

- Cámara de Diputados del Congreso del Estado de Jalisco. (2008). *La Ley de Acceso de las mujeres para una vida libre de violencia del Estado de Jalisco*. Guadalajara.
- Cámara de Diputados del Congreso del Estado de Jalisco. (2014). *Constitución Política del Estado de Jalisco*. Guadalajara.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2007). *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2016). *Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres*. Ley, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Ciudad de México.
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2017). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Cámara de Diputados H. Congreso de la Unión, Ciudad de México.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- CIDH. (2015). *Acceso a la información, violencia contra las mujeres y la administración de justicia en las Américas*. Organización de Estados Americanos. Comisión Interamericana de Derechos Humanos.
- 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, Ciudad de México.
- CONAPRED. (2009). *La discriminación y violencia contra las mujeres en el transporte público de la ciudad de México*. Ciudad de México.
- Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. (2011). *Encuesta Nacional Sobre Discriminación (ENADIS 2010)*. Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. México D.F.: Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación.



- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid, Madrid, España: Alianza Editorial S. A.
- Buckingham, S. (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. *Revista de derechos humanos - Dfensor*(01), 6-11.
- Fernandez A., N., & Schejtman, L. (2012). *Planificación de políticas, programas y proyectos sociales*. Fundación CIPPEC - UNICEF. Buenos Aires: En línea.
- Foro Mundial de las Mujeres. (2004). *Carta por los derechos de las mujeres a la ciudad*. Foro Mundial de las Mujeres, Barcelona.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito .
- Gobierno Federal. (2014). *Programa Integral para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres 2014-2018*. Federal, Secretaría de Gobernación, Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, Ciudad de México.
- Gonzalez O., R. (Mayo de 2015). Un modelo educativo para la equidad de género. *Alternativas en Psicología*(Especial).
- Harvey, D. (05 de octubre de 2008). El derecho a la ciudad. *sinpermiso. República y socialismo también para el siglo XXI*.
- ICESI. (2008). *Quinta Encuesta Nacional Sobre Inseguridad 2008. ENSI-5. Resultados*. Instituto Ciudadano de Estudios sobre la Seguridad A. C. México D.F.: Instituto Ciudadano de Estudios sobre la Seguridad A. C.
- INEGI. (2010). *Encuesta Nacional sobre Discriminación*. Ciudad de México.
- INEGI. (2012). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH 2011)*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México D.F.
- INEGI. (2014). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2014*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Ciudad de México.
- INEGI. (2016). *Inventario Nacional de Viviendas*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Ciudad de México.



- INEGI. (2017). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)2017*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México: En línea.
- INEGI. (2017). *Encuesta nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares (ENDIREH 2016)*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México: INEGI.
- INEGI. (2017). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. INEGI.
- INEGI-ICESI. (2010). *Encuesta Nacional sobre Inseguridad*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía - Instituto Ciudadano de Estudios sobre la Inseguridad. Ciudad de México: En línea.
- Infonavit. (2015). Instituto del Fondo Nacional para la Vivienda de los Trabajadores.
- Instituto Jalisciense de las Mujeres. (2015). *Diagnóstico de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco*. Gobierno del Estado de Jalisco, Instituto Nacional de Desarrollo Social y Secretaría de Desarrollo Social, Guadalajara.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2017). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016*. INEGI. INEGI.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (2 edición ed.). Madrid, Madrid, España: Capitan Swing.
- Merelas I., T., Derriba G., N., Dominguez G., N., Sio Do Campo, M., Taboada M., I., & Baston M., E. (Julio de 2015). Sobre educación social y feminismos. El caso de Fiadeiras. *Revistas de Educación Social*(21), 115-127.
- Miralles-Guash, C. (2006). *Usos del tiempo y movilidad*. Barcelona, Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.
- Misión Permanente de El Salvador ante la Organización de Estados Americanos. (1995). Acta de la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer. Belem Do Para, Brasil.
- Montoya, A. M. (2011). *Las Mujeres y su derecho ala Ciudad: Una mirada a su goce y reconocimiento en el Distrito Cultural y Turístico de Cartagena de Indias-*





Colombia. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO. Argentina: FLACSO.

Muxi, Z. (2009). Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la vivienda desde una realidad con espejismos. *Plataforma Interamericana de Derechos Humanos, Democracia y Desarrollo (PIDHDD)*, 39-48. Quito, Ecuador. Obtenido de UPCommons:

[https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/6726/derecho\\_humano\\_vivienda.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/6726/derecho_humano_vivienda.pdf)

Olivares G. , A. (2017). Movilidad para la prosperidad. En ONU-Habitat, *Guadalajara Metropolitana. Prosperidad Urbana: oportunidades y propuestas* (págs. 185-2010). Guadalajara: ONU-Habitat.

Olivares, A. I. (2016). Los desplazamientos de proximidad como estrategia para garantizar el derecho a la ciudad en América Latina . *Memorias del Simposio Derecho a la Ciudad: ¿Nuevas Agendas Urbanas?* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia .

Razo, A., & Cabrero I, I. (2017). *Sensibilidad de género en las prácticas docentes de la educación media superior en México*. CIDE, PIPE, SEP. Ciudad de México: en línea.

Rozas, Patricio; Salazar, Liliana. (2015). *Violencia de Género en el Transporte Público. Una regulación pendiente*. Organización de las Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina. Santiago: Organización de las Naciones Unidas.

SEGOB, SRE, Naciones Unidas Derechos Humanos. (2014). *Manual y Protocolo para la elaboración de políticas públicas de Derechos Humanos conforme a los nuevos Principios Constitucionales. Programando con perspectiva de derechos humanos en México*. SEGOB,. Ciudad de México: En línea.