



**GOBIERNO DE
MÉXICO**



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

**Informe de Resultados de Implementación de los Lineamientos para la
Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte
Público Colectivo y su Pilotaje en dos Entidades Federativas**

La Paz, Baja California Sur y Manzanillo Colima

**Ciudad de México.
Junio-Julio, 2022.**





Introducción.

El acoso sexual en el transporte público significa para las mujeres uno de los principales obstáculos para lograr su autonomía y empoderamiento ya que limita la búsqueda de oportunidades de empleo, desarrollo académico y profesional, según una encuesta realizada por ONU Mujeres y el Gobierno de la CDMX un 96% de usuarias reportaron en 2018 haber tenido al menos un acto de violencia en el transporte público; de igual forma, estas situaciones de violencia atentan contra sus derechos humanos básicos, entre otros, a una vida libre de violencia, a la no discriminación, a la recreación y a la igualdad.

Para dar atención a esta problemática que viven las mujeres y niñas en cuestión de movilidad, y con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en el Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres 2020-2024 (PROIGUALDAD) relativo a la línea de acción 6.4.4. *Impulsar acciones que promuevan la seguridad de las mujeres en el transporte público a fin de contar con un servicio digno, eficiente, seguro, de calidad y libre de acoso sexual para la movilidad de las mujeres adolescentes y niñas*, el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) desarrollaron los *Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo*, mismos que fueron presentados el 6 de junio de 2022 a nivel nacional.

Los Lineamientos tienen como objetivo establecerse como un mecanismo de prevención y atención del acoso sexual que permita a los gobiernos locales tomar acción para combatir el acoso sexual en el transporte público, a través de estrategias homologadas involucrando a los actores sociales y políticos para su efectividad, poniendo como centro a las personas víctimas.

Es por ello que en el presente año el INMUJERES programó la implementación en el Estado de Baja California Sur específicamente en el municipio de la Paz durante los meses de junio y julio de 2022 con la finalidad de brindar capacitación y acompañamiento a las autoridades municipales sobre la implementación de los *Lineamientos* y sentar las bases para su aplicación en todas las rutas de estos municipios y a nivel de la entidad, así como su coordinación y seguimiento, a través de una mesa interinstitucional con instancias de la administración pública estatal y municipal.

Marco normativo estatal referente al acoso sexual con énfasis Baja California Sur

Como parte de las acciones de implementación, se realizó un análisis nacional sobre la normatividad establecida en las entidades federativas respecto del acoso sexual en el transporte colectivo a efecto de identificar si se considera como un delito en los códigos penales o si se encuentra debidamente regulado el acoso sexual en la normativa correspondiente al transporte público, de este análisis se encontró que de 32 entidades federativas, sólo 12 tienen contemplado de forma individualizada en la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia correspondiente; de igual forma, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Chihuahua, Coahuila, Colima, Ciudad de México, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Morelos, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz de Ignacio de la Llave, Yucatán y Zacatecas, tienen identificado en sus códigos penales como un delito específico el acoso sexual que indica si éste se lleva a cabo en el transporte público.

En cuanto a las Leyes de Transporte Estatales, Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche, Coahuila de Zaragoza, Colima, Durango, Guerrero, Hidalgo, Estado de México, Michoacán de Ocampo, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz de Ignacio de la Llave, Yucatán y Zacatecas, son entidades que han establecido normas claras para regular y sancionar a transportistas que incurren



en acoso sexual; las sanciones van desde once a doscientas veces el valor de la U.M.A.¹; treinta a ciento veinte días Multa, hasta de tres días a tres años de prisión, y/o de cuatro a siete años de prisión o, en dado caso, se suspenderá la licencia para conducir o la licencia especial de conductor y no tendrá derecho a solicitar ni obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros (Nuevo León), como es el caso de Ciudad de México, Estado de México, Oaxaca, Nuevo León, etc.

Por lo que respecta a Baja California Sur, se regula de la siguiente forma:

“... Código Penal para el Estado de Baja California Sur

Última Reforma publicada BO 31-03-2008

... CAPÍTULO V. ACOSO SEXUAL.

ARTÍCULO 293 BIS.- Comete el delito de acoso sexual quien se exprese verbal o físicamente de manera degradante en relación a la sexualidad de otra persona, sin que exista subordinación real de la víctima al agresor en los ámbitos laboral o escolar, dicha conducta será sancionada con una pena de seis meses a un año de prisión...”

Al respecto se presenta una matriz que contiene el análisis de datos que se obtuvieron en primera instancia consultando la información pública en fuentes como los Congresos Estatales, páginas de internet de las instancias de Transporte y de los mecanismos estatales, entre otras.

“... Código Penal para el Estado de Colima

Última Reforma publicada BO 31-03-2008

... CAPÍTULO III. ABUSO SEXUAL.

ARTÍCULO 149. Al que sin el consentimiento de una persona y sin el propósito directo o inmediato de llegar a la cópula ejecute en ella un acto erótico sexual o la obligue a ejecutarlo, se le impondrá prisión de tres meses a tres años y multa por el importe equivalente de cien a doscientos cincuenta días de salario mínimo.

ARTÍCULO 150. Al responsable del delito de abuso sexual, cuando el pasivo sea menor de dieciocho años de edad y mayor de catorce años de edad, se le impondrá una pena de dos a seis años de prisión y multa por el importe equivalente de ciento cincuenta a trescientos días de salario mínimo.

De igual forma, cuando el pasivo sea menor de catorce años de edad, o no tenga capacidad de comprender el significado del hecho o en quien por cualquier causa no pueda resistirlo, al responsable del delito se le impondrá de tres a siete años de prisión y multa por el importe equivalente de doscientos a trescientos días de salario mínimo.

ARTÍCULO 151. Sólo se procederá contra el activo, previa querrela de la víctima u ofendido, y tratándose de menores, por conducto de quienes ejerzan la patria potestad, tutores, representantes de hecho o de derecho y a falta de estos por el procurador de la defensa del menor y la familia.

¹ La Unidad de Medida y Actualización (UMA) es la referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores.



GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

Cuando el sujeto pasivo sea menor de catorce años de edad, o carezca de capacidad para comprender el significado del hecho, el delito se perseguirá de oficio no admitiendo el perdón del ofendido o de sus legítimos representantes.

Cuando se ejerza violencia en el sujeto pasivo la pena se aumentará hasta en un tercio más de la pena establecida para los supuestos considerados en el presente capítulo... “





Si No

Matriz de Regulación por Acoso Sexual en Transporte Público

Marco Normativo

Entidad Federativa	Ley de Acceso a una Vida Libre de Violencia	Código Penal	Declaratoria de Alertas de Género	Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres	Ley General
Agascalientes	No	No	Si	No	Si
Baja California	No	Si	Si	Si	Si
Baja California Sur	No	Si	Si	Si	Si
Campeche	No	Si	Si	Si	Si
Chiapas	Si	Si	Si	Si	No
Chihuahua	No	Si	No	No	No
Cosahuila de Zaragoza	Si	Si	Si	No	Si
Colima	No	Si	Si	Si	Si
Ciudad de México	No	No	Si	Si	No
Durango	No	Si	Si	Si	Si
Guanajuato	No	Si	Si	Si	No
Guerrero	No	Si	Si	No	Si
Hidalgo	No	Si	Si	Si	Si
Jalisco	Si	Si	Si	No	No
Estado de México	No	No	Si	No	Si
Michoacán de Ocampo	Si	Si	Si	Si	Si
Morelos	Si	Si	Si	Si	Si
Nayarit	No	No	Si	Si	Si
Nuevo León	No	Si	Si	No	Si
Oaxaca	No	Si	Si	No	Si
Puebla	No	Si	Si	No	No
Querétaro	Si	Si	Si	Si	Si
Quintana Roo	No	Si	Si	Si	Si
San Luis Potosí	Si	Si	Si	Si	Si
Sinaloa	Si	Si	Si	Si	Si
Sonora	Si	Si	Si	Si	Si
Tabasco	No	Si	Si	Si	Si
Tamaulipas	No	Si	Si	Si	Si
Tlaxcala	No	No	Si	No	Si
Veracruz de Ignacio de la Llave	Si	Si	No	Si	Si
Yucatán	Si	Si	Si	Si	Si
Zacatecas	No	Si	Si	Si	Si





Implementación

De manera general en la Paz y Manzanillo se realizaron las siguientes actividades:

- Reuniones de articulación con funcionariado local de movilidad, igualdad y atención de violencia contra las mujeres a fin de coordinar una ruta de atención homologadas para casos de acoso sexual que incluya la orientación, canalización y atención a las denuncias.
- Capacitaciones a personas operadoras del transporte en los contenidos de los lineamientos con enfoque de igualdad y masculinidades no hegemónicas.
- Capacitación a funcionariado local de movilidad, igualdad y atención de violencia contra las mujeres.
- Instalación de mesas interinstitucionales con funcionariado estatal y municipal, a fin de coordinar dar seguimiento a los lineamientos, así como a acciones estratégicas para la prevención y atención del acoso sexual en la Paz y en Manzanillo.
- Levantamiento de encuesta de entrada y salida de percepción de seguridad de mujeres usuarias de las rutas.
- Instalación de material de difusión y ruta de atención en caso de acoso sexual, en unidades y paraderos

La Paz, Baja California Sur.

Actividades principales

En Baja California Sur se efectuó la implementación de los Lineamientos en el municipio de La Paz, en donde se llevaron a cabo una serie de acciones que tienen como objetivo la prevención y atención al acoso sexual en el transporte público, así como la ruta a seguir por parte de las víctimas y los operadores del servicio. Asimismo, se brindó capacitación al funcionariado, concesionarios y de los propios operadores respecto de los temas de acoso sexual, cómo identificarlo, qué elementos se conjuntan y sus efectos en las víctimas, así como la importancia de atender esta problemática conjuntamente mediante los mecanismos necesarios para hacer frente y combatir la situación de manera sistémica y en el marco de derechos humanos, convocando a la ciudadanía a contribuir en la denuncia.

Las actividades principales en la Paz se realizaron mediante una agenda de dos días correspondientes al 24 y 25 de junio de 2022, de manera sustantiva se realizaron las siguientes actividades:

Capacitación.

De acuerdo con los Lineamientos, la capacitación se dirige a personas funcionarias de instancias responsables de la regulación y supervisión del transporte público, así como a concesionarias del transporte y personal operativo, conductoras, conductores u operadores del transporte colectivo.

En el taller de funcionariado estuvieron presentes un total de 12 personas, en tanto que por parte de operadores del transporte participaron 21 personas.

Para el desarrollo de las acciones de capacitación, se consideraron actividades reflexivas que permitieran sensibilizar a las personas sobre los efectos que tiene en las víctimas el acoso sexual



en el transporte público de forma tal que pudieran identificarse tanto aspectos normativos, conceptuales y de política pública existentes, incluidos los propios Lineamientos; por ello, se trabajó mediante análisis de casos tanto la parte introductoria como la parte de su aplicación; los temas desarrollados fueron principalmente:

- Análisis de casos de Acoso Sexual en el Transporte
- Identificación algunos tipos de actitudes consideradas acoso sexual, así como las acciones que deberían aplicarse bajo el marco normativo que existe en su entidad para sancionar dichas prácticas.
- Contenido Lineamientos y ruta de atención
- Conceptos clave sobre género
- Roles y estereotipos de género
- Masculinidades no hegemónicas
- Violencia contra las mujeres
- Hostigamiento y acoso sexual
- Acciones de Prevención y atención

De esta forma, se abordaron con técnicas vivenciales, la perspectiva de género, violencia contra las mujeres, tipos y modalidades de violencia, el acoso sexual como forma de violencia, implicaciones legales para agresores/as y efectos en las víctimas.

Asimismo, se revisó el marco normativo aplicable y los Lineamientos en sus alcances, contenido, metodología, pasos para su implementación, aspectos relevantes de la participación de actores estratégicos, así como propuestas de la encuesta de diagnóstico, misma que se revisó a efecto de que quienes estarán a cargo de aplicar esta política, conozcan el instrumento e identifiquen los puntos clave de datos que arrojará y que podrían ser la base que sustente los trabajos para su aplicación.



Instalación de la Mesa de Trabajo Interinstitucional para la Implementación de los Lineamientos.

La instalación de la Mesa de Trabajo Interinstitucional fue una de las acciones estratégicas adicionales a los lineamientos que se generó desde el INMUJERES a fin de generar un mecanismo que coordinara y diera seguimiento a estrategias para la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público en el municipio.



La convocatoria para la instalación de la Mesa se realizó por parte del INMUJERES misma que se coordinó con el Instituto Sudcaliforniano de las Mujeres, y se invitó a las reuniones previas a actores estratégicos de las distintas instancias que en seguimiento a sus atribuciones pudieran contribuir a una implementación coordinada y efectiva; de los actores que asistieron y manifestaron su compromiso para trabajar de forma interinstitucional, con la participación de las siguientes instituciones:

- Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano (SEDATU)
- Instituto Sudcaliforniano de las Mujeres
- Instituto Municipal de la Mujer de La Paz, BCS
- Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
- Procuraduría General de Justicia del Estado

Destacándose la participación de personal del Centro Sudcaliforniano de Justicia para las Mujeres, quienes tendrán a su cargo la atención integral de víctimas que sean canalizadas por parte de las instituciones vinculantes y los operadores.

En el evento, se nombró como *secretaria técnica* por votación de las y los asistentes a la Lic. Fátima Sarahí López Payan, quien labora como auxiliar administrativa en la Secretaría de Seguridad Pública quien aceptó la comisión en dicho acto.

De igual forma, para determinar la ruta a seguir por la *Mesa Interinstitucional*, se realizó un análisis FODA por parte de las y los asistentes con la finalidad de identificar las áreas de oportunidad y la viabilidad de la implementación en las 36 Rutas de Transporte que existen a nivel Municipal en La Paz, con el fin de que en la Mesa Interinstitucional se invitará a actores estratégicos, y a instituciones que se consideran elementales para la implementación de los Lineamientos.

Principales acuerdos de la mesa:

1. Realizar la primera reunión de trabajo de la Mesa Interinstitucional en fecha próxima por definir que no rebasará las 2 semanas siguientes
2. La secretaria técnica tomó nota de las instituciones que se considera deberán asistir a las reuniones de la Mesa incorporándose para una mayor fortaleza; entre otras, se consideró invitar a los Titulares de las Dependencias como Secretaría de Transporte Estatal, Instituto Municipal de la Mujer, Representante de SEDATU, entre otras.
3. Revisar el marco normativo que señala las atribuciones y responsabilidades que se tienen para con las Víctimas a efecto de evitar la revictimización o violación a sus derechos humanos.
4. Dialogar en la mesa sobre la implementación de una serie de capacitaciones enfocadas en atención a víctimas, derechos humanos, género y marco normativo para la prevención de la violencia que sea dirigido tanto a autoridades como a operadores de transporte de todas las rutas.

Encuestas de percepción de seguridad de las mujeres de La Paz.

Se realizaron en total 80 encuestas, 40 de entrada y 40 de salida, a las usuarias de la ruta U-Calafia, la cual fue elegida por el municipio debido a que se considera como una de las rutas más largas y que cruza colonias que tienen características como: escuelas de distintos niveles, empresas y colonias en situación de pobreza.

La población que respondió a las encuestas se encuentra en una edad productiva principalmente, entre los 19 a 40 años de edad.

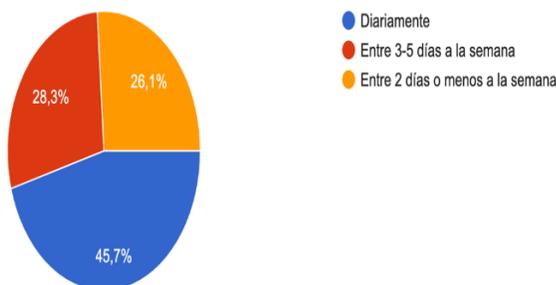
Uno de los principales criterios para realizar la encuesta es que las usuarias utilicen la ruta por lo menos 5 veces a la semana, para poder conocer la frecuencia con la que utilizan el transporte público.



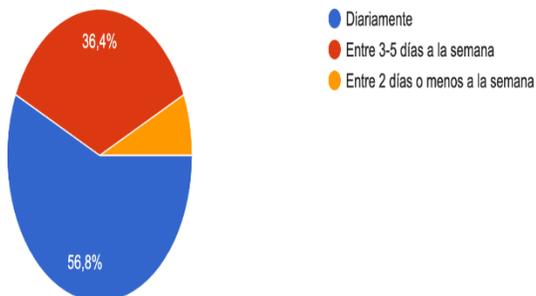


¿Con qué frecuencia utiliza esta ruta?

Entrada:



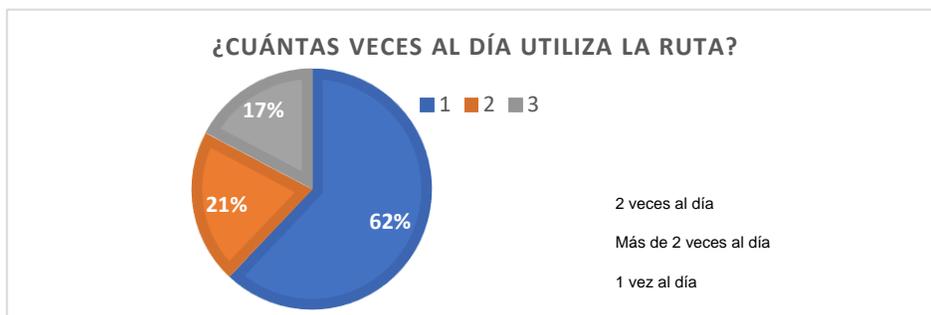
Salida:



Se puede observar que las mujeres encuestadas utilizan con mucha frecuencia la Ruta U-Calafia, observando que el 50% de las encuestadas, la utilizan diariamente, en los dos sondeos. Y el otro 30% la utilizan de 3 a 5 días a la semana.

En la pregunta 2.1: ¿Cuántas veces al día la utiliza? se realizó un compilado de las encuestas de entrada y salida para poder ver la frecuencia de uso del transporte público, en la muestra completa.

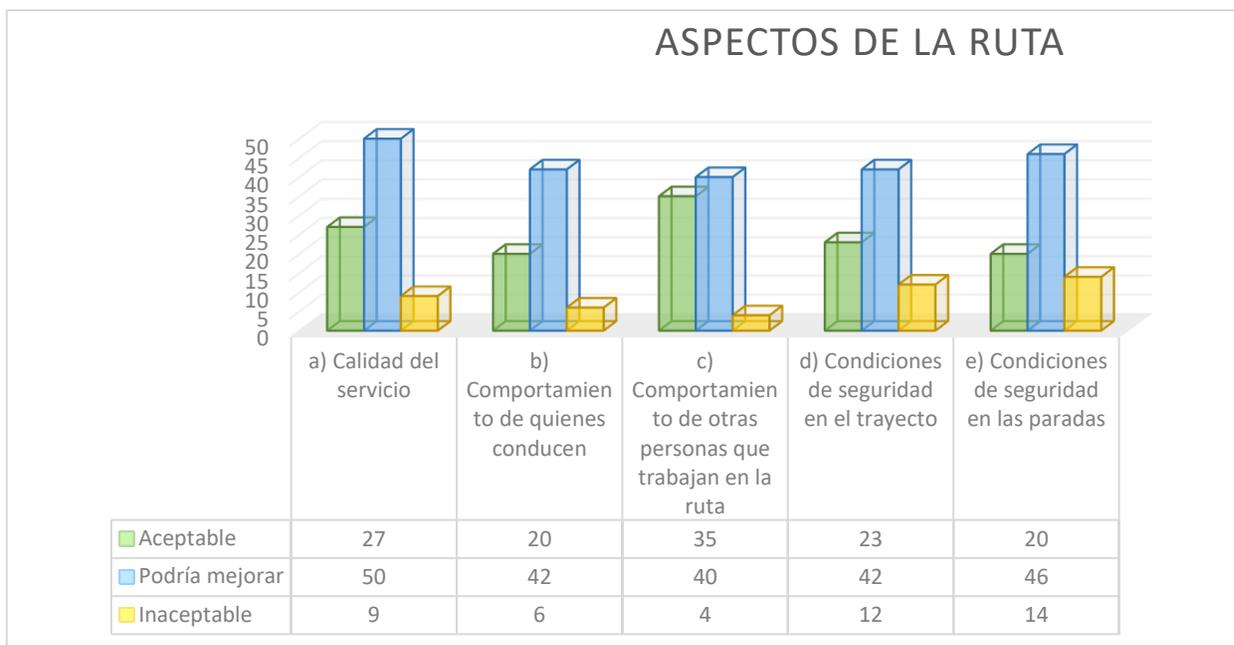
El 62 % del total de las usuarias que utilizan el transporte público, lo utilizan 2 veces al día, y 21% lo utiliza más de dos veces al día, lo que nos presenta una frecuencia alta del uso de la ruta dentro del municipio de La Paz.





La pregunta 3: ¿Qué apreciaciones tiene sobre los siguientes aspectos relacionados con la ruta U-Calafia? arrojó los siguientes resultados.

Tanto en la encuesta de entrada como en la de salida la percepción es que cada uno de los aspectos del servicio podrían mejorar ya que tanto las unidades, el acondicionamiento, el trato hacia las y los usuarios, la forma de manejo, así como la seguridad dentro de la unidad como en las paradas, presentan algunos aspectos negativos.



El comportamiento de otras personas que trabajan en la ruta, como los supervisores, los despachadores y cacharpes, son lo más aceptable en toda la muestra, y lo inaceptable para las usuarias del transporte público fueron las condiciones de seguridad de las paradas, las cuales concurren en un 18% como inaceptables.

Las usuarias opinaron que para mejorar la ruta es necesario considerar los siguientes aspectos:

1. Más cordialidad de los operadores y menos paradas extraoficiales.
2. Cuidar el mantenimiento y limpieza de los camiones y la atención.
3. Que haya sombra en las paradas, que sean techos más altos, porque no caben en las paradas.





4. Que acomoden bien los asientos pegados.
5. Bancas en paradas.
6. Que respeten los horarios.
7. Mejorar unidades y capacitar choferes

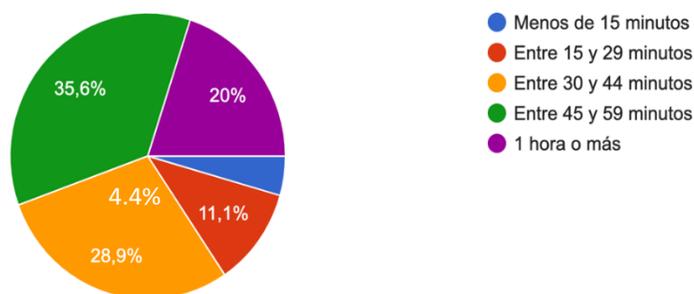
Lo que refleja que dentro de la ruta lo que más requiere son acciones, de fortalecimiento en la infraestructura de las paradas, ya que es el aspecto que presenta mayor número de quejas y propuestas.

Lo anterior debido a que en la Paz, existen zonas en donde es nula la existencia de paradas o como se mencionó, están deterioradas, abandonadas totalmente.

El 35% de las usuarias de las encuestas de entrada; aproximadamente permanecen en el transporte público de 45 y 59 minutos, para llegar a su destino. El otro 28.9%, viaja entre 30 a 44 minutos, lo que representa que los viajes son largos, ya que permanecen en el transporte más de media hora.

4.- En promedio. ¿Cuánto dura el viaje que realiza en esta ruta?

Entrada:

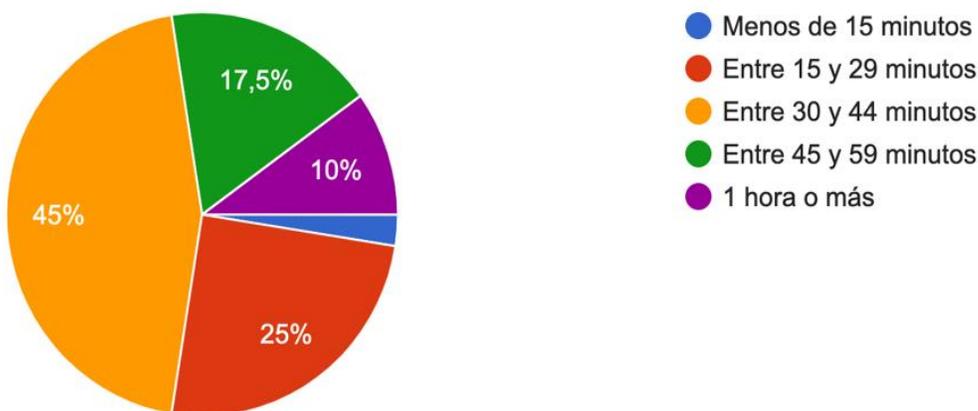


El 45% de las mujeres encuestadas en las de salida, pasan de 30 a 44 minutos en el transporte, y el otro 25% pasa entre 15 a 29 minutos, lo que nos demuestra que los viajes dentro de La Paz en la ruta U-Calafia, no son cortos, ya que el porcentaje más alto pasa entre 45 y 59 minutos en el transporte lo cual representa el 35.6%.



4.- En promedio. ¿Cuánto dura el viaje que realiza en esta ruta?

Salida:



Principalmente **la ocupación de las usuarias del transporte público son empleadas públicas** con un 45% del total de las encuestadas, seguidas de las empleadas privadas con un 28%, con un 27% las estudiantes, son quienes usan con mayor frecuencia esa ruta.



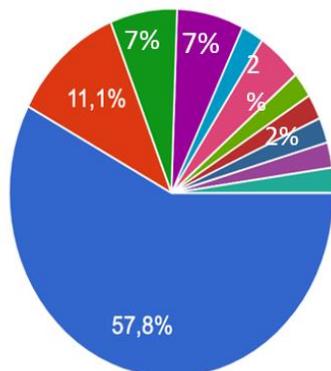
El principal motivo de viaje es el de “ir a trabajar” en las dos encuestas, tanto en la de entrada, como en la salida, seguido del “ir la escuela”, que está completamente relacionada con la pregunta anterior, de ocupación. Ya que en su mayoría son empleadas, quienes trabajan en diferentes lugares y su principal motivo de viaje es ir al trabajo.

En las encuestas de entrada podemos observar que, en menor medida, se presentan “realizar actividades recreativas” con un 7%, al igual “ir de compras” con un 7%, e “ir al médico” con un 2%.



6.- ¿Cuál es el principal motivo de su viaje?

Entrada:



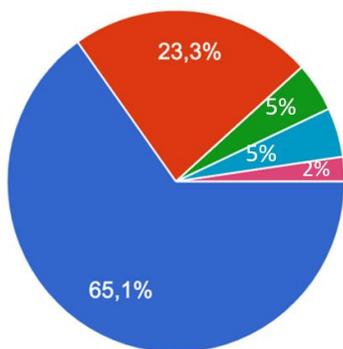
- a) Ir a trabajar
- b) Ir a la escuela
- c) Ir a hacer ejercicio
- d) Ir de compras
- e) Ir a realizar actividades recreativas
- f) Ir al médico (cuidados personales)
- g) Otro (especifique)
- Dejar a mi hijo/a a la escuela.

▲ 1/2 ▼

En las encuestas de salida podemos observar que, en menor medida, están; "ir de compras" con un 5%, "ir al médico" con un 5% y con un 2% "Otro", pero no especificaron que otras actividades realizan las usuarias del transporte.

6.- ¿Cuál es el principal motivo de su viaje?

Salida:



- a) Ir a trabajar
- b) Ir a la escuela
- c) Ir a hacer ejercicio
- d) Ir de compras
- e) Ir a realizar actividades recreativas
- f) Ir al médico (cuidados personales)
- g) Otro (especifique)

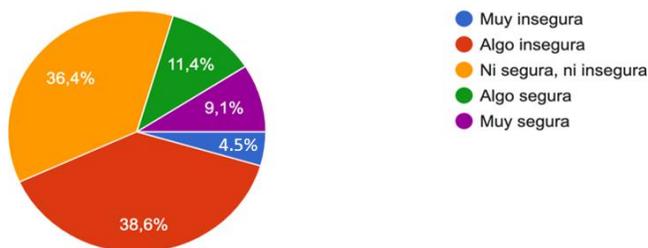




El siguiente apartado es sobre la **“Percepción de seguridad al usar la ruta en relación con el acoso sexual”**, la primera pregunta está enfocada en conocer la sensación de seguridad al usar las unidades de la ruta U-Calafia.

7.- Considerando solamente el acoso sexual, ¿cuál es su sensación de seguridad al usar las unidades de esta ruta?

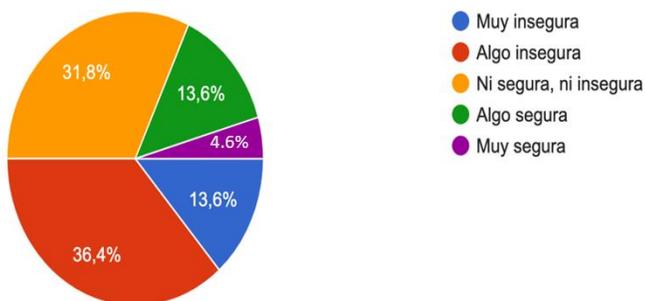
Entrada:



En las encuestas de entrada el 38.6% de las usuarias que respondieron en las encuestas de entrada consideran que la ruta es “algo insegura”, y el 36.4% respondió que no se siente ni segura ni insegura, y solo un 11% respondió que se siente algo segura, y el 4.5% respondió que se siente muy insegura.

7.- Considerando solamente el acoso sexual, ¿cuál es su sensación de seguridad al usar las unidades de esta ruta?

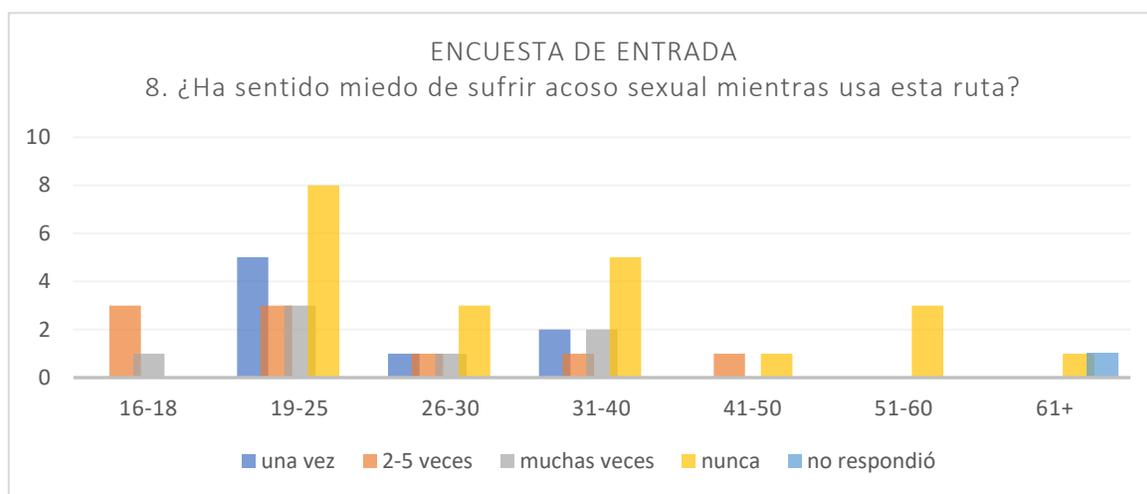
Salida:





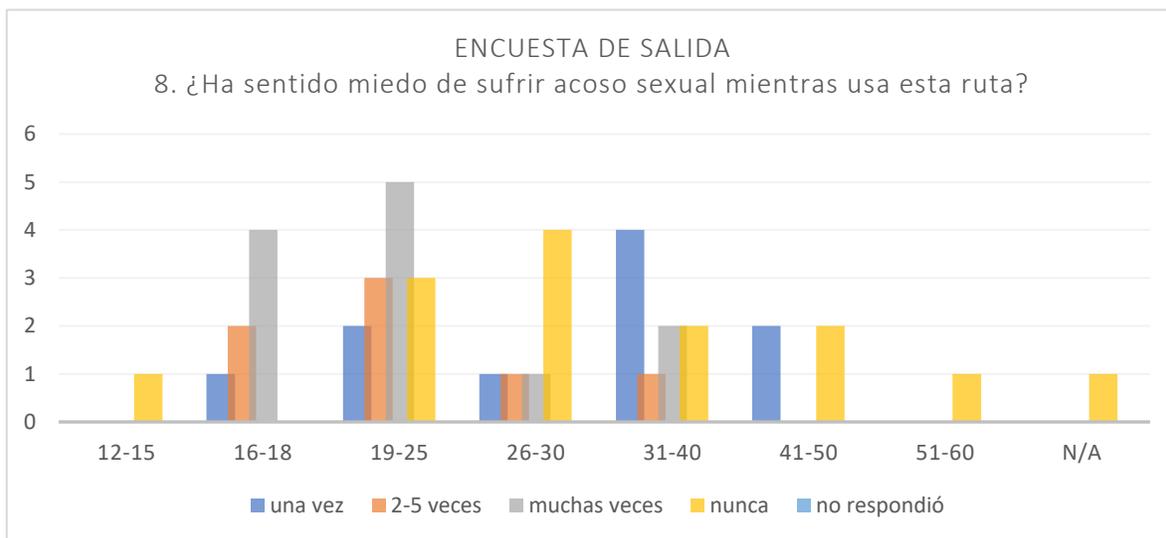
En la encuesta de salida, la percepción de seguridad cambió, ya que las usuarias se sienten más inseguras, el 36.4% se siente algo insegura, y el 13.6% se siente muy insegura, **lo que refleja que la sensación de seguridad dentro de la ruta es fluctuante y sólo el 4.6% de la población encuestada percibe como muy segura la ruta.** Derivado de la dinámica de los servicios de transporte y la falta de criterios estandarizados, entre otros factores.

La pregunta ocho que está orientada “al miedo que les produce o sienten” al subirse a los camiones de la ruta de transporte público, se cruzó con la variable de la edad, para conocer cuál es la población con la sensación de mayor vulnerabilidad al usar el transporte público.



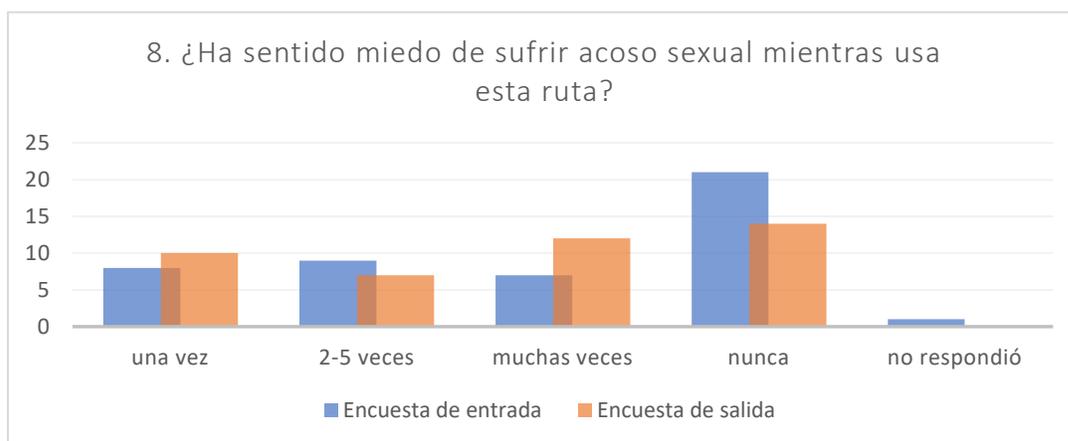
Se puede observar que **las mujeres de 16 a 25 años son las que tiene mayor escala de miedo de sufrir acoso sexual en el camión, de 2 a 5 veces a muchas veces,** lo que nos refleja que la población con más sensación de vulnerabilidad es la más joven. Son las jóvenes estudiantes que usan la ruta para acudir a la escuela, principalmente secundaria y preparatoria y las mujeres de entre 31 a 40 años son las que menos temor sienten al usar la ruta.





En las encuestas de salida, igualmente se puede observar que las mujeres adolescentes de entre 16 a 18 años y las de 19 a 25, son las que sienten mayor miedo, al usar la ruta U-Calafia.

De la misma forma observamos que las mujeres de edad entre 31 a 40 por lo menos una vez han sentido miedo de ser acosadas sexualmente al usar el transporte público.



Se realizó un compilado de las dos encuestas, la de salida y entrada, en el cual se puede apreciar que un 40% de las mujeres encuestadas, indican que “nunca” han sentido miedo al usar el transporte público.

Pero de la misma forma se advierte como la percepción de miedo aumentó ya que en la respuesta de “muchas veces” se acrecienta considerablemente con un 22% en las encuestas de salida.



La pregunta diez dice: Considerando solamente el acoso sexual y tomando en cuenta el recorrido de esta ruta, ¿hay algún lugar en el que se sienta más insegura? (puede responder más de una opción); esta pregunta tiene como objetivo conocer en qué parte/lugar del camión de pasajeros lo consideran más seguro para ellas.

Las usuarias del transporte público de La Paz expresan que la parte del camión urbano de pasajeros, donde se sienten más seguras es: “Al frente” ya que la consideran es la zona más segura para las mujeres, esto en las dos encuestas tanto entrada como de salida.

Camión urbano de pasajeros de La Paz:



Al frente y sentadas junto a la ventana o paradas.

La percepción de seguridad dentro del camión es sentada junto a la ventana o paradas, pero en la parte de en frente.

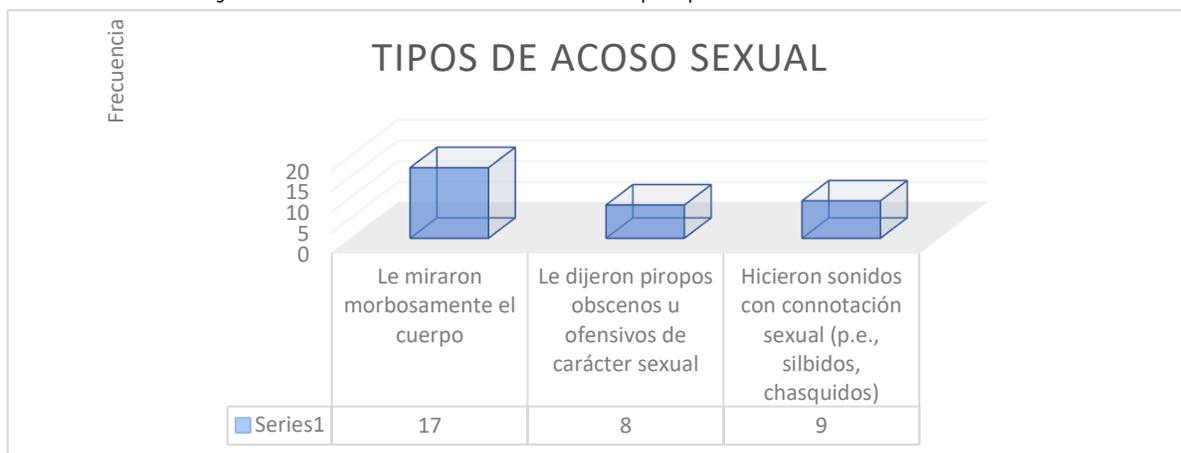
El trayecto de la casa a la parada es el lugar donde se sienten más inseguras las usuarias del transporte público, seguido de paradero al final de la ruta, en las dos encuestas se presentan los mismos porcentajes.

El horario más inseguro para la población de mujeres que respondió la encuesta es la noche, tanto en la de entrada como en la de salida, con el porcentaje más alto 42% y 58% respectivamente, seguido de la tarde.

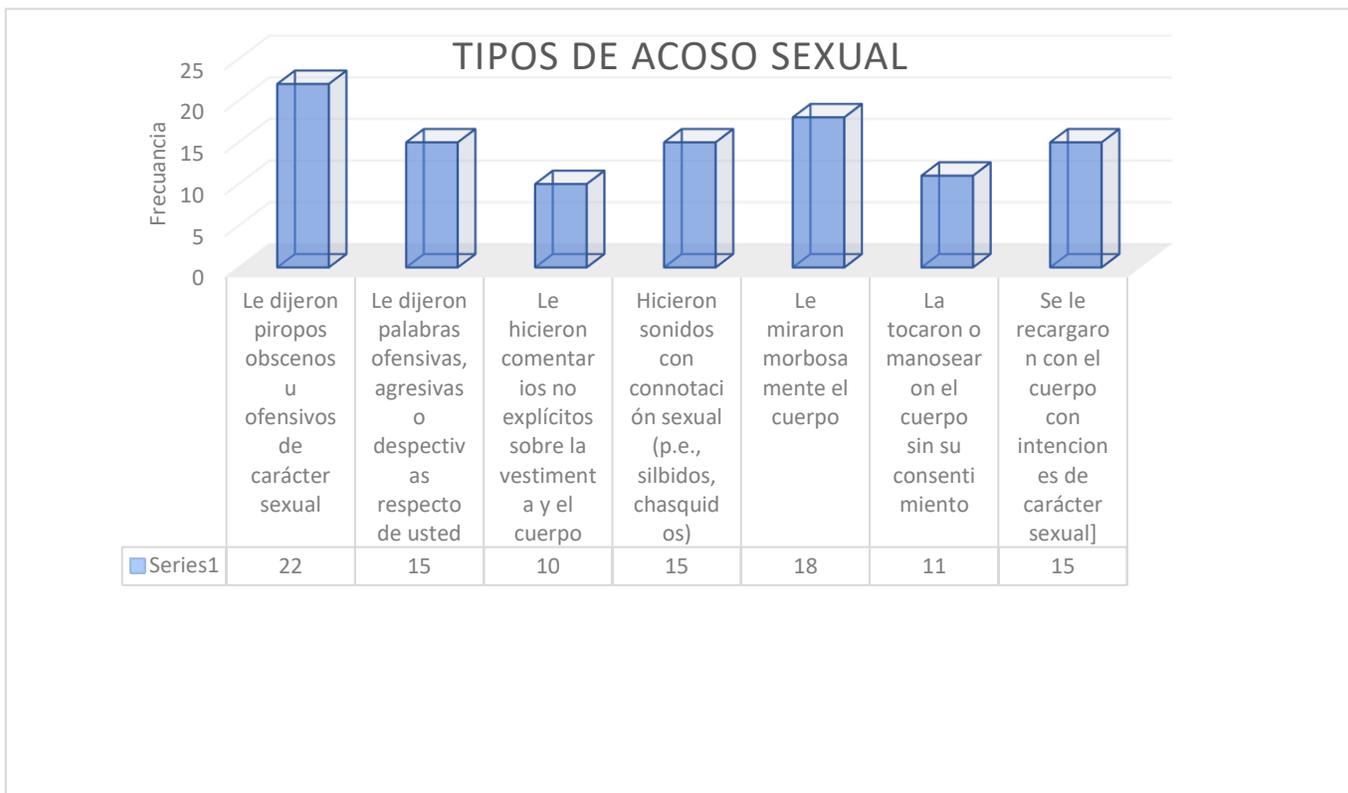


El tercer apartado, expone las experiencias de acoso sexual al usar la ruta U-Calafia, y está enfocado a los tipos de acoso que se presentan dentro del transporte público.

En las encuestas de entrada solo mencionaron tres tipos de acoso con mayor frecuencia dentro del listado, el que más se presenta es “las miran morbosamente el cuerpo”, seguido de “sonidos con connotación sexual” y con menor frecuencia se dan “los piropos obscenos u ofensivos.”



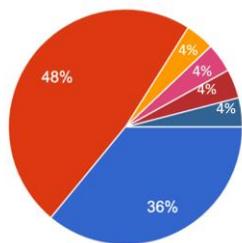
A diferencia de las de salida donde se manifiestan mayor número en cuanto a tipos de acoso, el que se presenta con más frecuencia es “Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual, seguido de “Le miraron morbosamente el cuerpo”, después “palabras ofensivas, agresivas o despectivas respecto de usted”, con la misma frecuencia se presentan “Hicieron sonidos con connotación sexual (p.e., silbidos, chasquidos) y se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual y ya en menor frecuencia “Le hicieron comentarios no explícitos sobre la vestimenta y el cuerpo”



En las encuestas de entrada; las mujeres que fueron víctimas de acoso sexual tienden a cambiarse de lugar como reacción inmediata para evitar el acoso dentro del transporte, y un porcentaje alto de las agredidas no hace nada 36%, lo cual se relaciona con el temor a seguir siendo violentadas o desconocimiento de dónde acudir a denunciar.

13.- ¿Cuál fue su reacción frente a quien la acosó sexualmente?

Entrada:



- a) No hice nada
- b) Cambiarme de lugar
- c) Le reclamé
- d) Lo golpee
- e) Pedí ayuda a otras personas pasaj...
- f) Pedí ayuda a quien conducía
- g) Lo denuncié/ de contestar afirmativ...
- h) Otras reacciones:

▲ 1/2 ▼



Y en las de salida se presenta el mismo fenómeno, el 50% de las agredidas se cambió de lugar, pero en las de salida las mujeres ya empiezan a actuar en contra de sus agresores, ya que les 14.3% le reclamó, el 10.7% pidieron ayuda a los pasajeros o al chofer. Esto puede deberse a los resultados de la implementación de ruta de atención y materiales de difusión contra el acoso, colocados en las unidades.

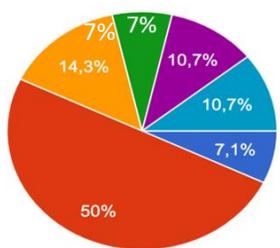
La aplicación de encuestas se desarrolló en horarios de 18:00 a 20:00 horas ya que se consideró que es un horario adecuado debido a que existe un mayor movimiento de usuarias que en dicho momento se encuentran saliendo de sus trabajos, escuela u otras ocupaciones y pudiera ser que estén trasladándose hacia sus casas u otros lugares sin tanta prisa, lo cual podrían tener mayor facilidad y disposición para contestar la encuesta, la cual se desarrolló en dos formas; ya sea en las paradas de autobús o en el trayecto de la ruta.

De igual forma, se procuró que las personas que aplicaron las encuestas estuvieran ubicadas en zonas estratégicas donde hay mayor tránsito de personas y en las paradas que se consideraron más importantes.

Cabe mencionar que, para este caso, en la Paz, todas las rutas de transporte transitan de forma aleatoria por día; es decir, que los camiones pueden transitar un día por la ruta 5 y otro día puede ser que sea la ruta 1 o la 6, de esa manera está organizado el transporte.

13.- ¿Cuál fue su reacción frente a quien la acoso sexualmente?

Salida:



- a) No hice nada
- b) Cambiar de lugar
- c) Le reclamé
- d) Lo golpee
- e) Pedí ayuda a otras personas pasajeras
- f) Pedí ayuda a quien conducía
- g) Lo denuncié/ de contestar afirmativamente ¿En dónde lo denuncié?
- h) Otras reacciones:

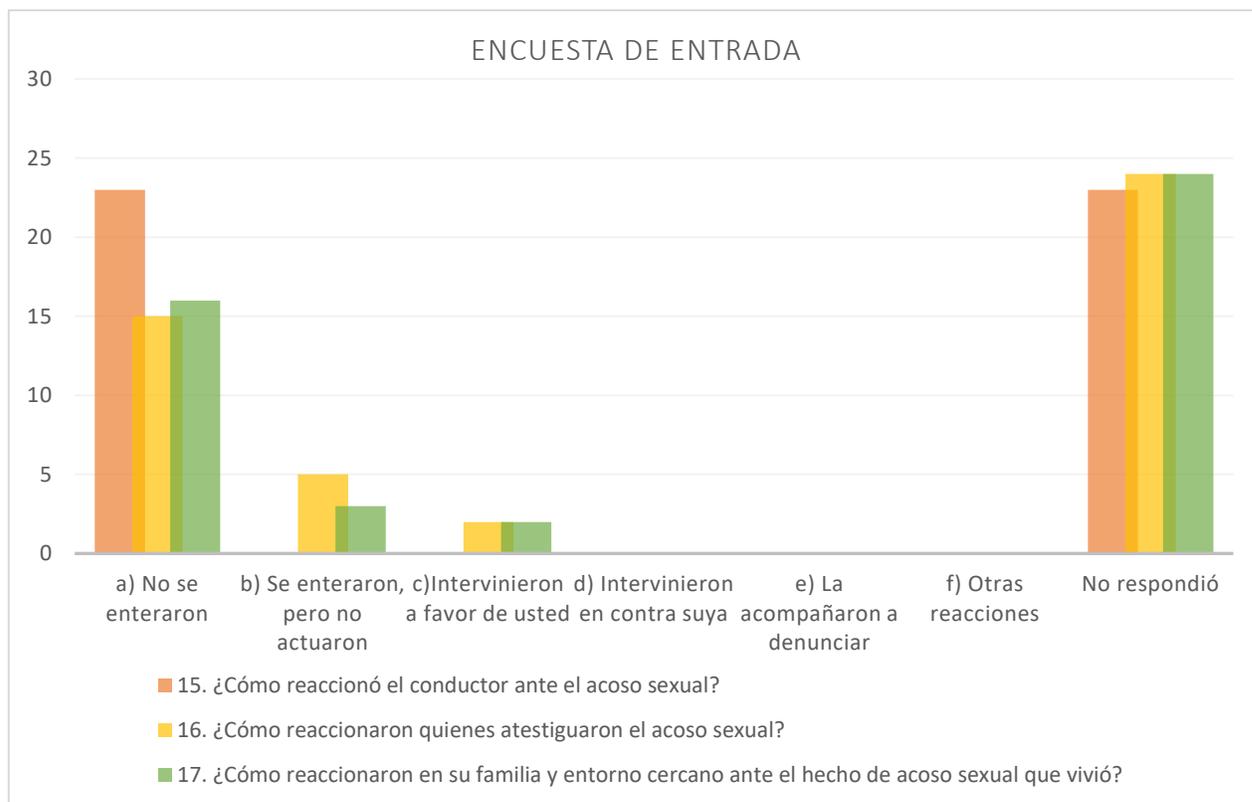


Tanto en las encuestas de entrada como se salida, las usuarias del transporte identifican a quien las agrede como:

- Hombre
- Entre 40-50 años
- Solo

Las siguientes tres preguntas: 15. ¿Cómo reaccionó el conductor ante el acoso sexual?, 16. ¿Cómo reaccionaron quienes atestiguaron el acoso sexual? y la 17. ¿Cómo reaccionaron en su familia y entorno cercano ante el hecho de acoso sexual que vivió?, se enfocaron a las reacciones de quienes presenciaron el acoso sexual dentro del camión o fuera del camión como a la propia familia de la víctima, en este sentido se realizó un análisis con la finalidad de observar las reacciones en conjunto.

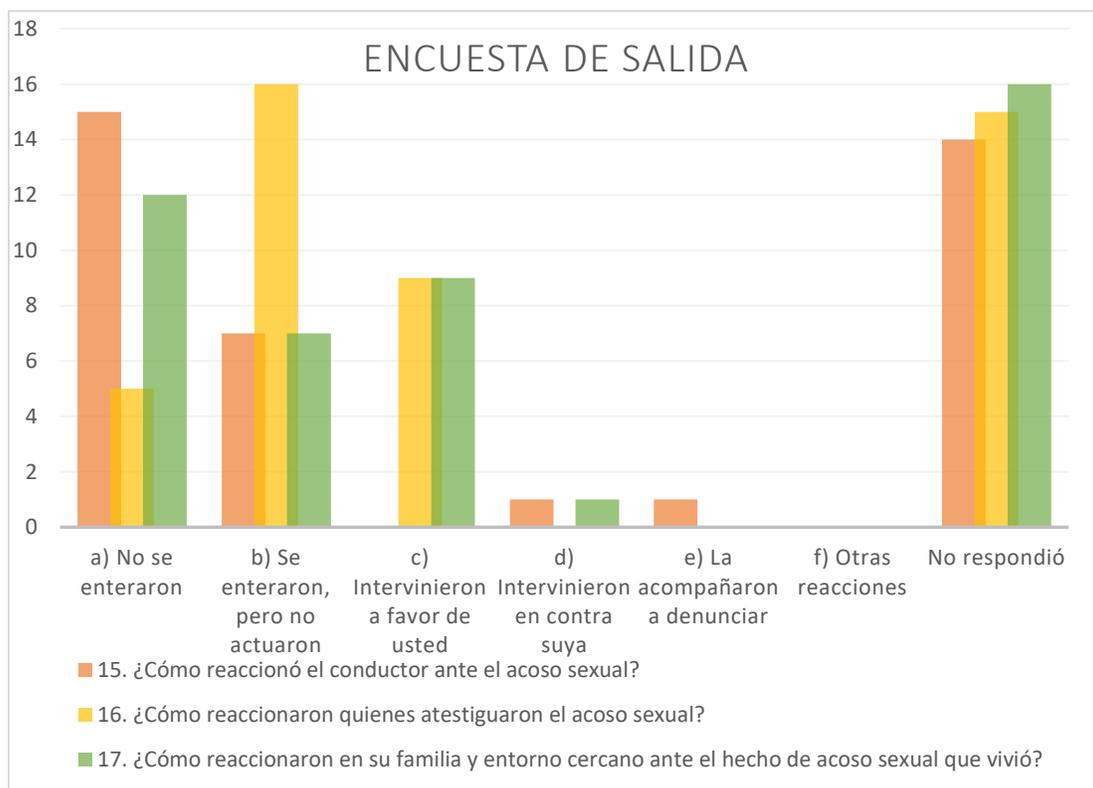
En la primera gráfica podemos observar que prevalece una actitud pasiva ante el acoso, por ejemplo, se observa que la mayoría de las veces los choferes y los demás pasajeros no se enteraron del suceso, y los familiares de las víctimas que presenciaron o se enteraron del acoso sexual, no actuaron de ninguna forma, esto denota que existe mucha apatía o una "naturalización" del acoso por parte de la sociedad en actuar o apoyar a la agredida.





En las encuestas de salida, se alcanza a notar un cambio de percepción frente a las situaciones de acoso sexual, tanto en los testigos como en los familiares de la víctima se puede percibir un apoyo al intervenir en favor de esta.

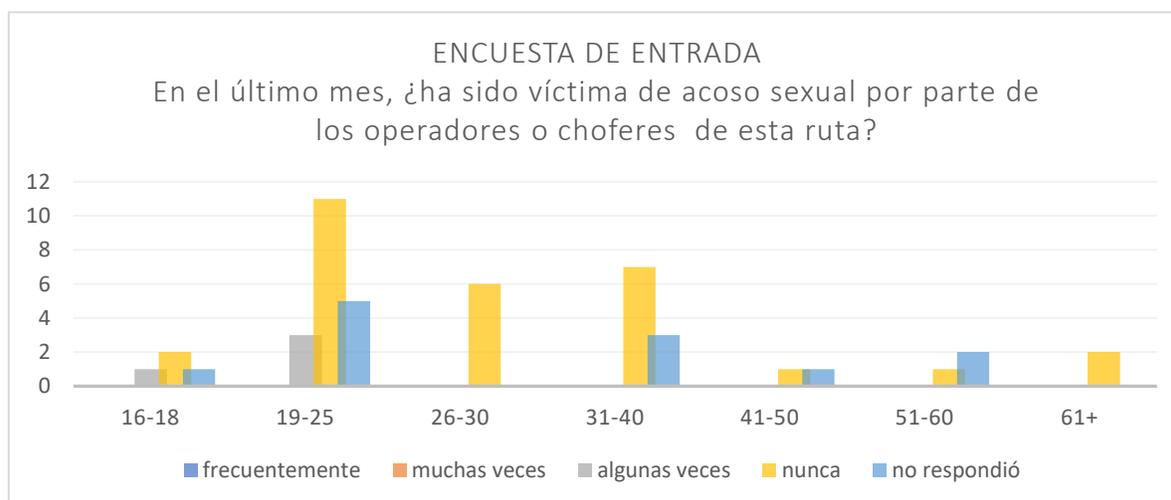
De igual manera en los choferes hay un cambio importante hacia las víctimas, un chofer acompañó a una víctima de acoso a denunciar, por lo que hubo una transformación por cuanto hace a la sensibilización para atender el problema por parte de los operadores, ya que hubo quien dejó su trabajo para acompañar a la persona a denunciar el acoso, lo cual es un punto clave en lo que puede lograrse mediante el involucramiento de los actores de este sector que al final representa un cambio de percepción ante el fenómeno de la indiferencia que venía dándose ante la naturalización del acoso sexual como se observa tanto en los talleres que se impartieron debido a los comentarios en cada actividad y en la evaluación diagnóstica aplicada a las y los participantes.





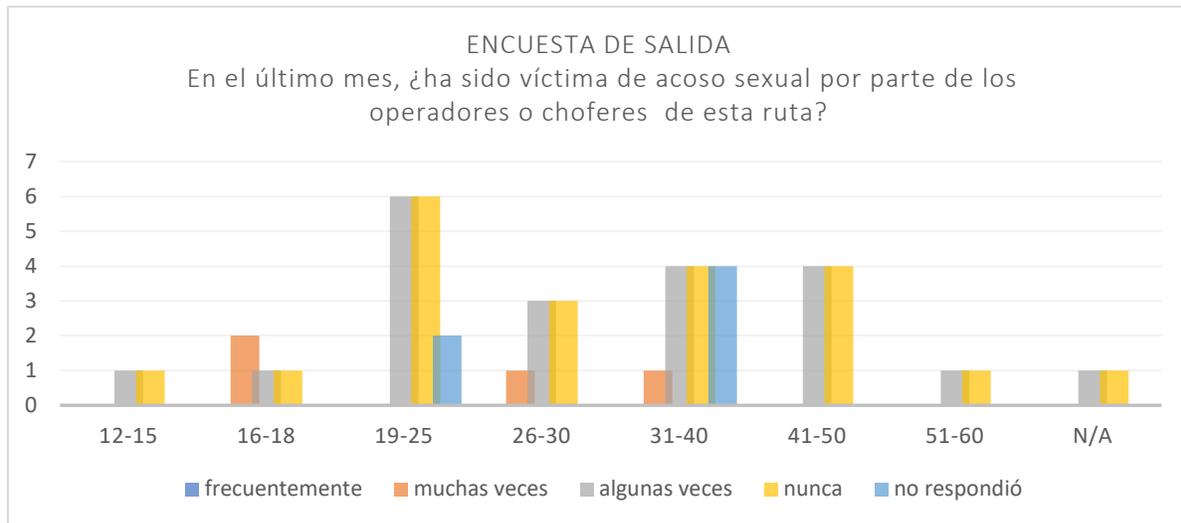
Con el fin de conocer el comportamiento de los operadores de la ruta se les preguntó a las usuarias: ¿Ha sido víctima de acoso sexual por parte de los operadores o choferes de esta ruta?, cruzándose este dato con la variable edad, para conocer quiénes sufren con mayor frecuencia una conducta o conductas de acoso sexual por parte de los operadores de las unidades de la ruta.

Como se puede observar las mujeres que sufren acoso sexual por parte de los operadores se encuentran en rangos de edad de entre 16 y 25 años, las niñas y adolescentes, y las jóvenes que usan la ruta, las mujeres de entre 26 y 30 años, nunca han sufrido acoso por parte de los choferes, o se limitan a no contestar.

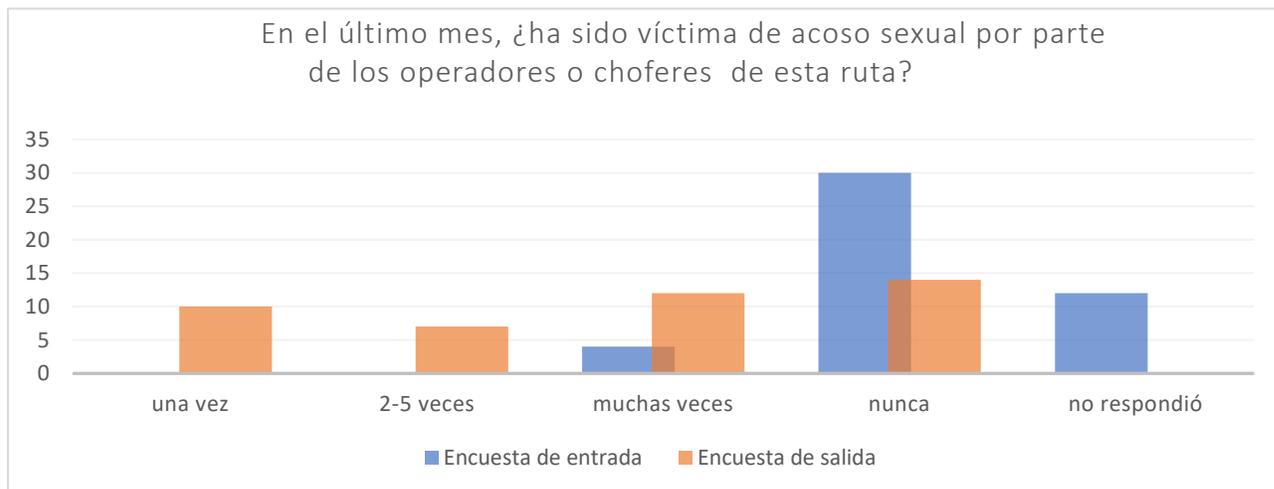


En la gráfica 25, también se observa que las niñas de 12 a 18 años que usan el transporte público, son más vulnerables a ser acosadas por parte de los choferes; por lo que, debido a la edad, se exagera la situación de vulnerabilidad, lo que puede ocasionar que no denuncien, no comenten lo que les sucede o que no se escuchen sus voces cuando comentan los casos.

Las mujeres de 26 a 50 años que respondieron la encuesta de salida al igual han sufrido acoso sexual por parte de los choferes de los camiones urbanos, lo que indica que los operadores suelen violentar indistintamente a mujeres sin importar la edad, reafirmando de que se trata de un problema de violencia generalizada, naturalizada, basada en la discriminación por sexo.



La siguiente gráfica es una tabla comparativa entre las dos encuestas; la de salida y la de entrada, se exhibe notoriamente que en las encuestas de entrada las usuarias respondieron en su mayoría que los choferes nunca las agredían u omitían su respuesta, por el contrario en las de salida, hay un mayor número de respuestas referentes a que han sufrido de acoso sexual por parte de los choferes, esto nos demuestra que las encuestas y la campaña de sensibilización, ayudó a que las usuarias se atrevieran a denunciar, a hablar de lo que sucede en el transporte y a alzar la voz.

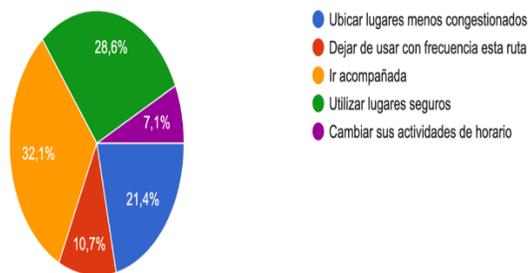




Una pregunta clave para el diagnóstico, es conocer los mecanismos de protección de las usuarias del transporte público, frente al acoso sexual que reciben cotidianamente.

19.- ¿Qué ha hecho para evitar el acoso sexual, en esta ruta?

Entrada:



Salida:

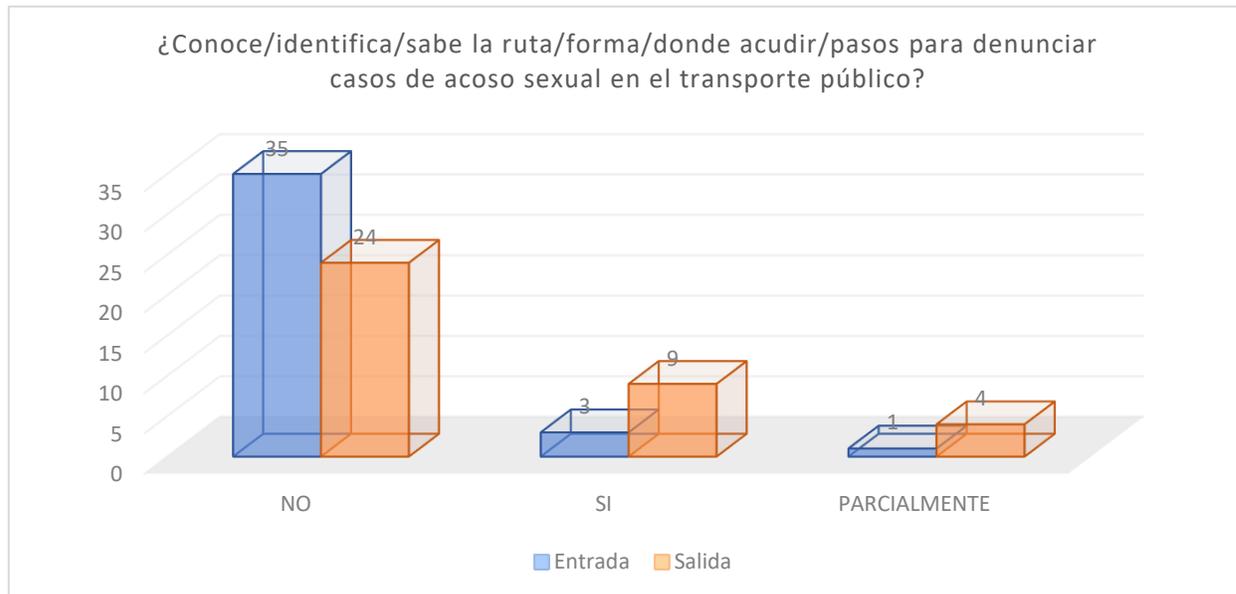


Tanto en las encuestas de entrada como de salida, se puede observar que la principal acción de protección es ir acompañadas, un 50% de las usuarias van acompañadas por alguna persona que las haga sentir más seguras.

Otro factor de protección es utilizar lugares seguros para ellas, que estén lugares poco congestionados, siendo éste un factor de seguridad, al igual lugares donde hubiera más mujeres que hombres para su tranquilidad y seguridad.

El apartado cuarto está enfocado a las denuncias, a la presentación de denuncias de acoso y atención en la ruta.

La primera pregunta del apartado está enfocada a si conocen/identifican/saben la ruta/forma/donde acudir/pasos para denunciar casos de acoso sexual en el transporte público?



La gráfica nos presenta las encuestas de entrada y de salida, donde se observa que la mayoría de las usuarias del transporte público no conoce la ruta para levantar una denuncia y es más notorio en las encuestas de entrada, donde solamente tres personas contestaron que si conocían la ruta de actuación.

En las encuestas de salida se observa un cambio, un 38% de las personas encuestadas mencionaron conocer la ruta para interponer una denuncia, de manera completa, o parcial. Este cambio se pudo haber transmitido por la campaña de sensibilización y los stickers, que se colocaron en las unidades de transporte de la ruta U-Calafia.

Aunado a la pregunta anterior se les cuestionó si en los últimos tiempos habían presentado alguna denuncia, ante las autoridades sobre algún tipo de violencia de género o sexual ocurrida en el uso de esa ruta, en las encuestas de entrada solo una persona denunció ante la “Dirección General de Seguridad Pública”, el 90% nunca lo ha hecho.

En las encuestas de salida, se nota el mismo fenómeno ya que sólo una persona interpuso una queja en contra de su acosador, misma que se realizó ante el Instituto Sudcaliforniano de la Mujer.

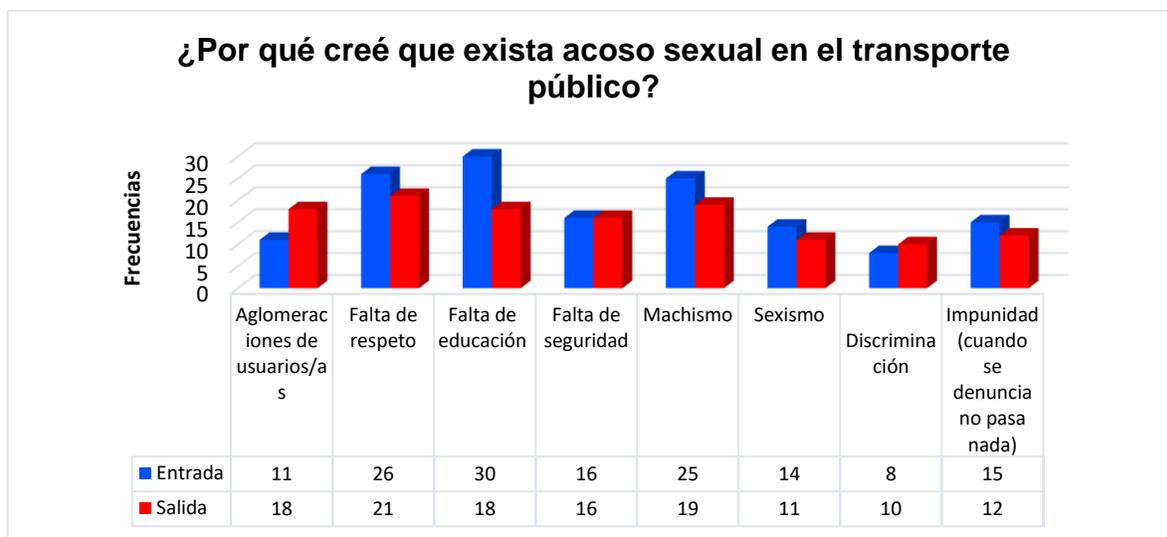
El siguiente cuadro muestra las razones por las que no denuncian las mujeres; los principales motivos son: por la falta de importancia que le dan al asunto y por desconfianza a las autoridades, quienes son las encargadas de seguir la denuncia hasta el final. Al igual exponen que el trámite es muy tardado y hay un cierto temor a los operadores de la ruta U-Calafia.





El último apartado de la encuesta está enfocado a la prevención del acoso sexual en la ruta, y las acciones que deben tomar las autoridades para la difusión, conocimiento y erradicación del acoso sexual en el transporte público.

Uno de los cuestionamientos base, es ¿por qué existe el acoso sexual en transporte?, principalmente con esta pregunta se busca conocer la percepción de las mujeres del fenómeno.

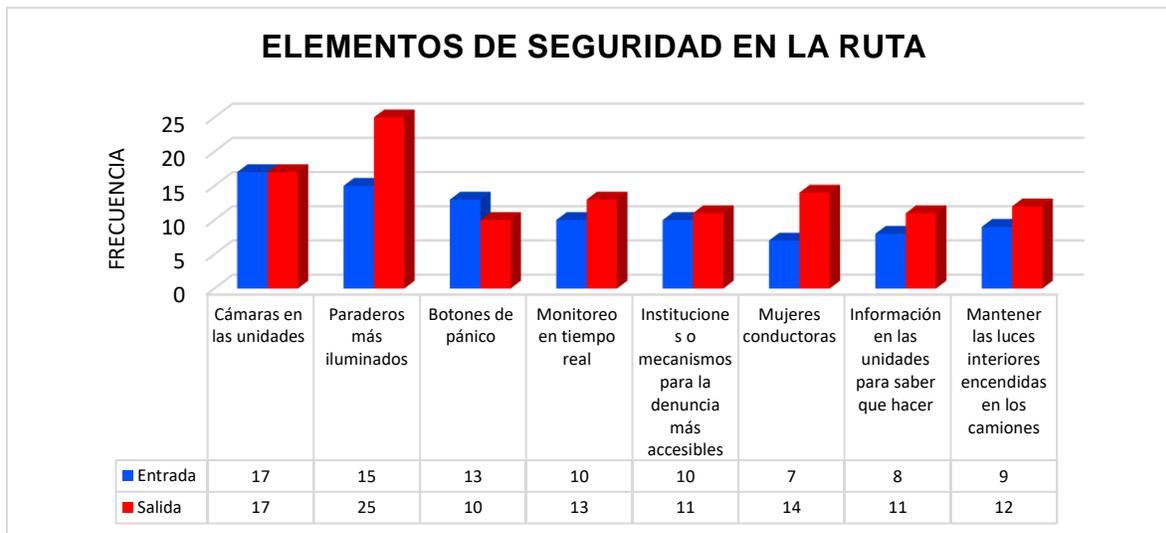


Gráfica 31. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en La Paz. Junio, 2022
En la gráfica se pueden observar los dos momentos, entrada y salida y cada uno de los conceptos de la pregunta ¿Por qué cree que existe acoso sexual en el transporte público? La falta de educación, falta de respeto y el machismo son las respuestas con mayor frecuencia dentro de la



gráfica, lo que nos sugiere que las mujeres encuestadas consideran que quién las acosa tienen una conducta claramente machista tienen poca educación y sin respeto alguno, por las usuarias del transporte público.

Se les preguntó qué elementos las harían sentir más seguras al utilizar la ruta, solicitándoles que calificaran del 1 al 10, a lo que mencionan como los más importantes para su seguridad.



En la gráfica se puede observar claramente, que los principales elementos que harían sentir más seguras dentro de las unidades de la ruta, son los siguientes.

1. Paraderos más iluminados
2. Cámaras al interior de las unidades
3. Botones de pánico
4. Monitoreo en tiempo real
5. Contar con instituciones o mecanismos para la denuncia más accesibles y eficientes
6. Mujeres conductoras

Los elementos mencionados anteriormente son los más sobresalientes en las dos encuestas, tanto de entrada como de salida, lo que muestra que una mayor infraestructura en las paradas de los camiones, con mayor iluminación y espacio para las usuarias brindaría mayor sensación de seguridad a las mujeres

Otro equivalente es que las usuarias se sentirían más seguras si los camiones contaran con cámaras al interior de las unidades, botones de pánico y fueran monitoreadas en tiempo real para su seguridad. Asimismo, por parte de las autoridades, es necesario generar mecanismos eficientes y rápidos para presentar una denuncia, ya que las mujeres no acuden a denunciar porque no les ponen la atención necesaria o por lo lento y engorroso que es el trámite.



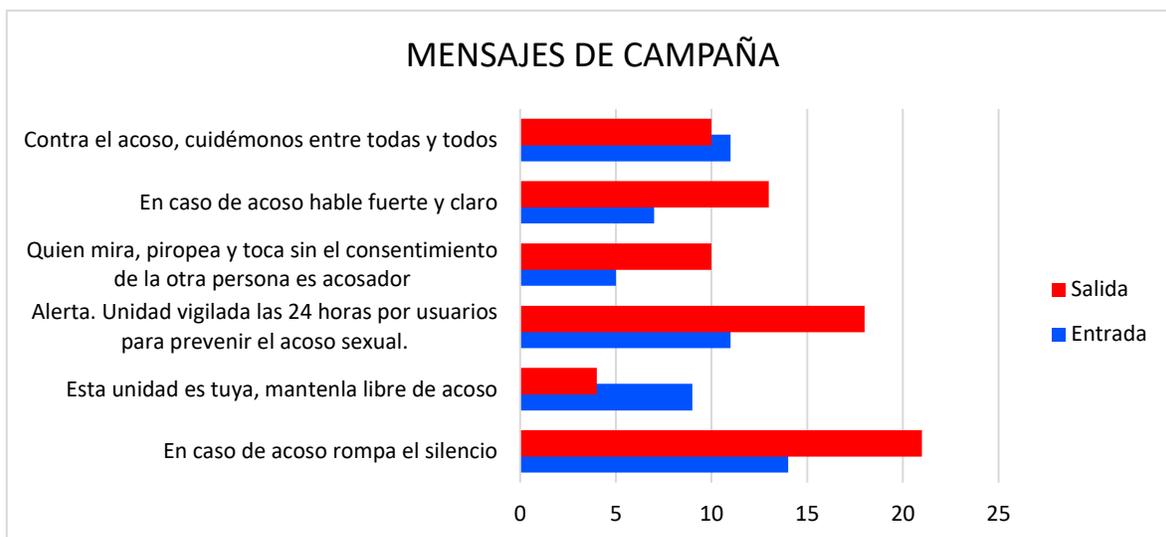
En las encuestas se les mostraron diferentes mensajes para la campaña, contra el acoso sexual en el transporte público, con la finalidad de que las encuestadas calificaran que mensajes les parecían más destacados. Los mensajes que las usuarias calificaron como los más importantes, en las dos encuestas tanto la de salida como la de entrada, se presentan a continuación.

De los 7 mensajes propuestos, los que mejor aceptación obtuvieron fueron:

- En caso de acoso rompa el silencio.
- Alerta. Unidad vigilada las 24 horas por usuarios para prevenir el acoso sexual.

Y en segundo lugar los mensajes de campaña que siguen en frecuencia son:

- En caso de acoso hable fuerte y claro.
- Contra el acoso, cuidémonos entre todas y todos.



Gráfica 32. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en La Paz, Junio, 2022. La última pregunta está enfocada a en qué lugar les gustaría ver la campaña, igual que las anteriores se les pidió que calificaran por orden de importancia, con 1 la más significativa, con 2 a la menos significativa.

Los resultados de la gráfica nos presentan los lugares significativos, que las usuarias, consideran que debería de estar la campaña contra el acoso sexual.





El primer lugar es al interior de las unidades, ya que es donde se presentan los casos de acoso, y es un lugar estratégico para que los acosadores vean la campaña y sean más conscientes de la emergencia que se está viviendo.

En segundo lugar, es en las paradas ya que ahí también se pueden dar los casos de acoso, el tercero es en las redes sociales ya que es un momento donde la principal forma de comunicación, es mediante las redes sociales y lo que se presenta a la mano, que es el celular.

Los lugares que tuvieron menos prioridad para poner la campaña según la opinión de las usuarias del transporte público en La Paz son: la radio, la televisión, los espectaculares y en códigos QR, ya que las mismas usuarias mencionan que son lugares con menor atención, y carencia de significación para el fenómeno que se vive dentro de las unidades de la ruta.

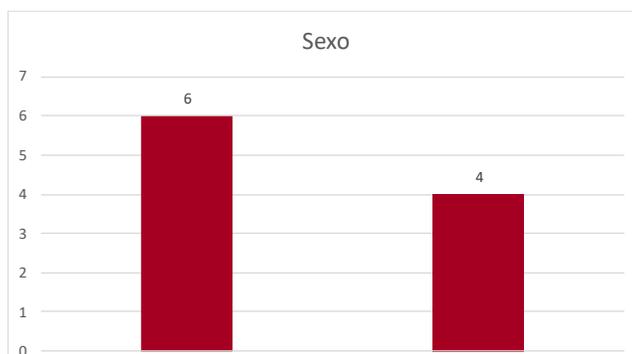
i. Resultados de los talleres realizados.

Las acciones de capacitación se desarrollaron mediante una metodología participativa-vivencial, lo que permitió reflexionar sobre los temas, no solo desde los conceptos en teoría y en el marco normativo sino en lo que implica para las mujeres, adolescentes y niñas cuando son víctimas de acoso sexual en el transporte y hasta donde, las consecuencias jurídicas por cuanto al delito mismo, así como los efectos psicológicos para las víctimas a lo largo de su vida.

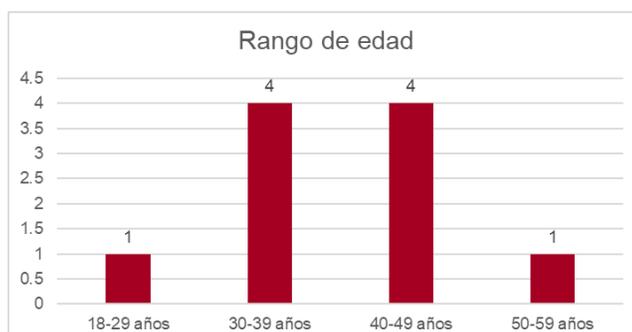




Para ello, se aplicaron evaluaciones diagnósticas y finales, así como del curso, de modo tal que se pudo percibir que, en el caso de las autoridades, asistieron 10 personas, de las cuales 6 son mujeres y 4 hombres; en donde 4 personas están en el rango de 30 a 39 años, 4 personas entre 40 a 49 años y 1 entre 18 a 29 años, seguida por 1 de 50 a 59 años.



Gráfica 34. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.



Gráfica 35. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

En cuanto a los cargos de los actores estratégicos de las dependencias se contó con la participación del funcionariado de mandos superiores, medios y operativos como se muestra enseguida.

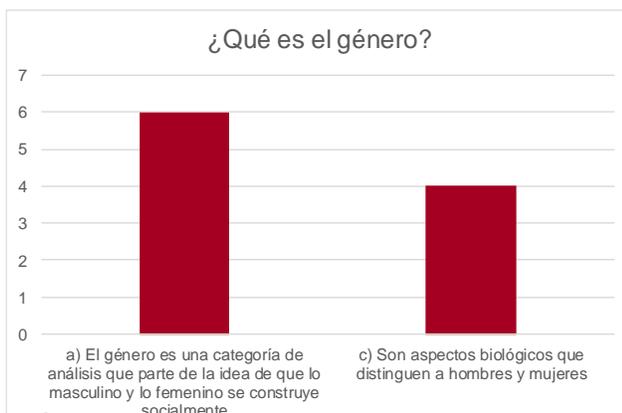
- Asesor Jurídico
- Auxiliar Administrativo
- Director
- Eventos especiales
- Jefe de Coordinación de Vinculación y Prevención
- Policía primero



- Titular de la Unidad de Desarrollo Urbano
- Jefa de la Unidad Administrativa
- Psicóloga

Para identificar las áreas de oportunidad en materia de capacitación y de conocer aspectos recomendables para fortalecer en la temática del taller, se aplicó una evaluación diagnóstica de la cual se desprenden observaciones importantes respecto de los temas, sobre todo al refuerzo en temas de género, derechos humanos de las mujeres, violencia contra las mujeres y niñas, así marco normativo para la igualdad, que incluya la normativa aplicable a los derechos de niñas, niños y adolescentes, derechos de las víctimas y otros.

Por lo que respecta al género, 6 personas contestaron correctamente sobre el concepto y 4 no; por tratarse de personas que pertenecen a instituciones estratégicas que además mencionaron haber tomado ya cursos de género, se considera de especial interés reforzar dichos conocimientos desde un enfoque práctico y apegado a la normativa obligatoria respecto de los derechos humanos que toda persona que esté al servicio público debe conocer como básico.



Gráfica 36. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

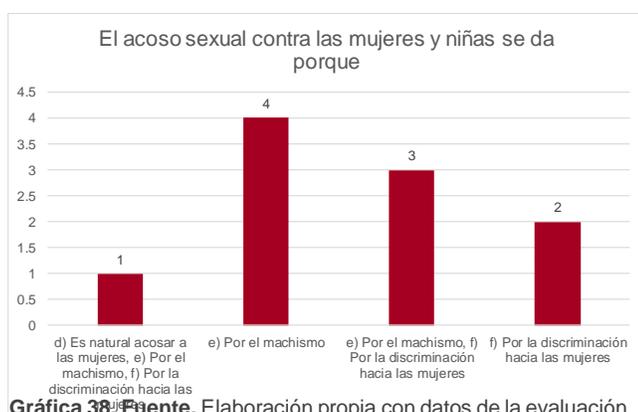
Lo mismo ocurrió con el concepto de *Perspectiva de Género*, en donde 9 personas respondieron correctamente y sólo una percibe que es un tema relacionado con el feminismo.



Gráfica 37. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

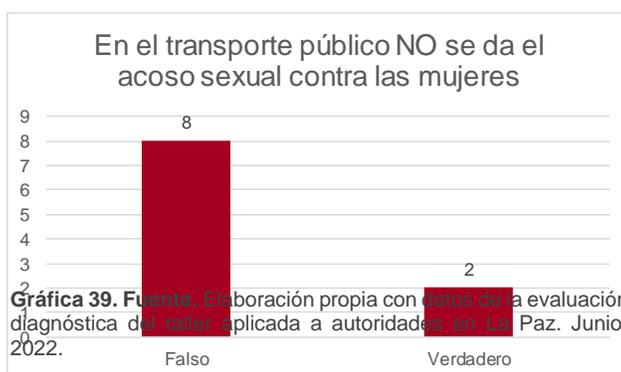


En lo que se refiere de la percepción que tienen las y los asistentes del porqué se da el acoso sexual en el transporte público colectivo, 9 personas contestaron aceptablemente respecto de la percepción de que es el machismo primeramente lo que origina el acoso, seguido por la discriminación hacia las mujeres; sólo una persona agregó como opción que es natural acosar a las mujeres.



Gráfica 38. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

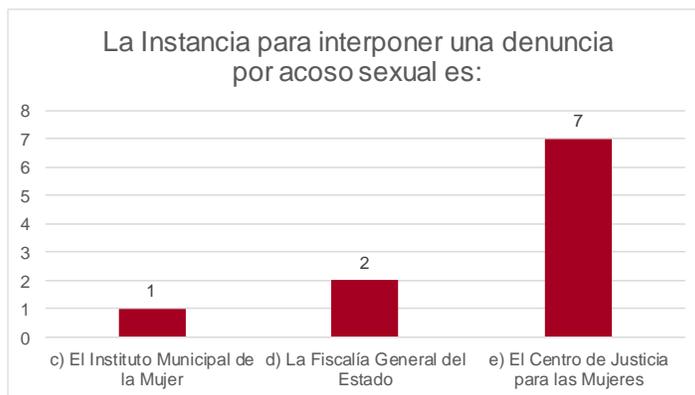
Con relación a la aseveración sobre que en el transporte público NO se da el acoso sexual contra las mujeres, 8 personas respondieron como falsa dicha afirmación contra 2 que marcaron como verdadero; ésta última respuesta puede entenderse respecto de que no existen denuncias formales con relación a hechos que se han suscitado en el transporte público colectivo y que desafortunadamente se encuentran en anonimato ya que se denuncian mediante redes sociales oficiales sin que se cuente con estadísticas claras o datos que permitan dar seguimiento a los casos.



Gráfica 39. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.



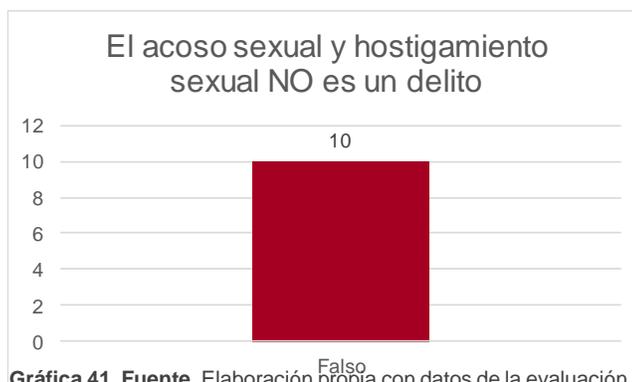
Asimismo, se pudo identificar que la mayoría de las y los asistentes identifican como la institución adecuada para interponer denuncias por acoso sexual es el Centro de Justicia para las Mujeres, tal cual se nota en la gráfica siguiente en donde 7 personas señalaron a dicha institución como la oficina para seguida de la persona sería el Instituto Municipal de Mujer.



atender los casos, Fiscalía y una mencionó que Municipal de la

Gráfica 40. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

Por último, mediante la aseveración de que el acoso sexual y hostigamiento sexual NO es un delito en la entidad, a lo que la totalidad de personas contestaron como falso, lo cual indica que se tiene con claridad que el acoso sexual es un delito; sin embargo, a pesar de no se tiene como tal en el código penal como se estableció en el cuadro comparativo de forma individualizada, se considera en el delito de Hostigamiento/Abuso Sexual².



Gráfica 41. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

² Capítulo IV. Hostigamiento Sexual. Artículo 293. Código Penal. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/BAJA%20CALIFORNIA%20SUR/Codigos/BCSCOD05.pdf> Capítulo V. Acoso Sexual. Artículo 293 BIS. Código Penal. <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/BAJA%20CALIFORNIA%20SUR/Codigos/BCSCOD05.pdf>



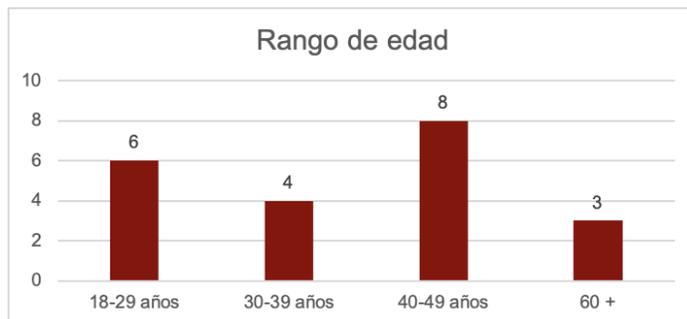
Resultados del Taller dirigido a operadores del transporte colectivo.

Como parte de la estrategia de implementación de los Lineamientos, se considera que la sensibilización y capacitación para operadores del transporte público colectivo es elemental ya que son un actor clave para la atención de usuarias que pudieran ser víctimas de alguna situación de acoso sexual en sus unidades; por ello, con fecha 25 de junio del presente año, se realizaron dos talleres dirigidos al personal que opera las unidades, así como a concesionarios del transporte, a los cuales asistieron 21 personas en total.

Los talleres se realizaron mediante una metodología participativa-vivencial, basada en temas de género, perspectiva de género, roles y estereotipos de género y violencia contra las mujeres, de donde se derivó el tema específico de acoso sexual como parte de las violencias que viven las mujeres y niñas de forma cotidiana en todos los espacios en los que se desenvuelven; de igual forma se trabajó el tema de cómo la construcción de lo masculino, puede afectar la forma en que se aprecia a las mujeres desde temprana edad con relación a su desarrollo y a los espacios públicos; asimismo, mediante el análisis de casos, se reflexionó sobre las distintas acciones, conductas y agresiones que representan acoso sexual en el transporte público de modo tal que pudieran identificar si alguna de ellas se han presentado en sus unidades, cómo fue que se atendió la situación, que se supo del agresor o de la víctima y cómo se da seguimiento a los casos.

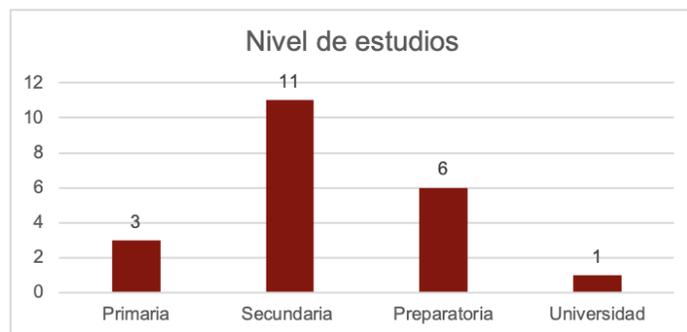
Asimismo, se aplicó al inicio una evaluación diagnóstica que permite conocer las áreas de oportunidad en materia de capacitación y fortalecimiento de los temas, así como la obtención de datos sobre quiénes son los operadores de las rutas, cuál es su concepción sobre el género y su percepción sobre el acoso sexual.

En cuanto a la edad de los operadores, 8 de ellos se encuentran principalmente en el rango de edad de 40 a 49 años, 6 entre 18 y 29 años, 4 entre 30 y 39 años y 3 tienen 60+.



Gráfica 42. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

Por cuanto hace al nivel de estudios, se tiene que 11 tienen nivel de secundaria, 6 cuentan con nivel de bachillerato/preparatoria, 3 son de nivel primaria y sólo 1 tiene la universidad.



Gráfica 43. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

En lo que respecta a los años que llevan trabajando en la ruta, 10 personas se encuentran en los rangos de 10 a 22 años, 5 operadores tienen un año o menos de trabajar en esa ruta, 4 personas tienen 3 años y 1 persona menciona tener 4 años operando la ruta; así como 1 persona indicó tener 8 años.

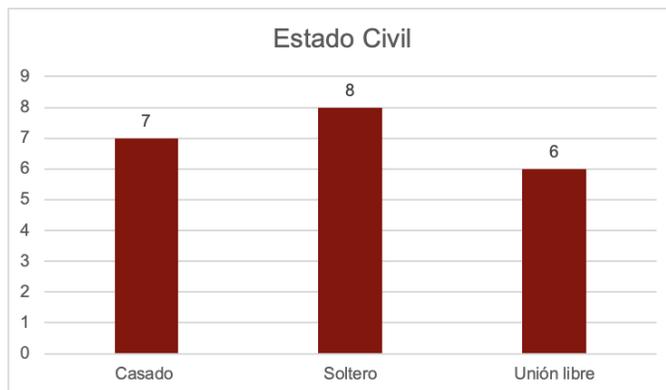


Gráfica 44. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.



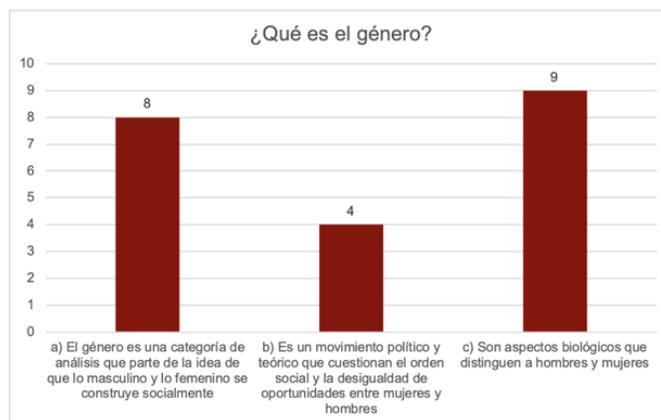


En lo que respecta a su estado civil, 7 operadores mencionaron estar casados, 8 solteros y 6 en unión libre.



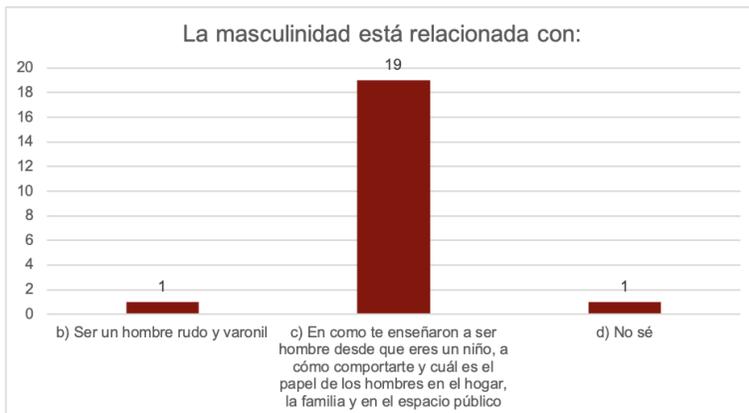
Gráfica 45. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

En lo que atañe a la concepción que tienen los participantes respecto del concepto de género, 9 personas contestaron que el género son los aspectos biológicos que distinguen a hombres y mujeres, lo cual deja notar el desconocimiento o confusión que se tiene respecto de la categoría sexo/género; igualmente, 4 personas indicaron que el género es un movimiento político-teórico que cuestiona el orden social lo cual se refiere claramente al feminismo, sin embargo, 8 personas contestaron correctamente identificando al género como una categoría de análisis.



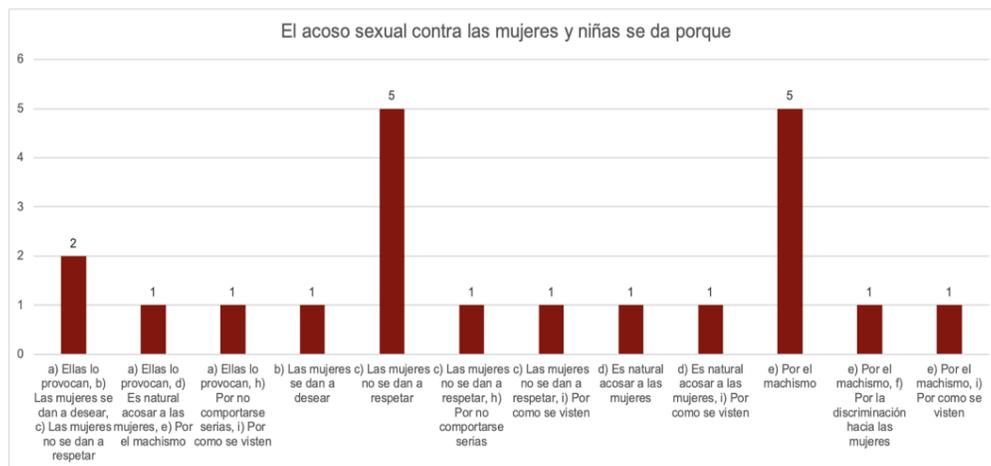
Gráfica 46. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

Se les preguntó sobre cuáles son las ideas con las que se relaciona el concepto de masculinidad contestando 19 personas de forma correcta ya que señalaron que es el cómo te enseñan a ser hombre desde que se es un niño, a cómo comportarse, cuál es el rol y papel que desempeñan los hombres en el hogar, la familia y el espacio público; 1 persona indicó que se relaciona con ser fuerte y varonil y 1 indicó no saber.



Gráfica 47. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

Por otra parte, se les preguntó sobre qué opinan del porqué se da el acoso sexual contra las mujeres y las niñas, a lo cual, 14 personas indicaron como primera opción que las mujeres provocan el acoso, seguido por la idea de no comportarse serias, por cómo se visten, es algo natural acosar a las mujeres, las mujeres se dan a desear, las mujeres no se dan a respetar, y 7 personas señalaron que es por el machismo y la discriminación hacia las mujeres que se da el acoso sexual; estos datos refuerzan la idea de que los operadores y la sociedad en general naturaliza el acoso lo cual dificulta la atención al problema debido a que se presentan obstáculos serios para brindar una atención adecuada a las víctimas, ya que se les culpabiliza y se les impide que denuncien.



Gráfica 48. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022. Ante la afirmación de que el acoso sexual por parte de los operadores, 13 personas respondieron como falsa la afirmación y 8 como verdadera; estas respuestas suponen que existe una aceptación general y conocimiento de que sí se da el acoso por parte de quienes operan los camiones de transporte colectivo público, lo cual es un factor que influye en la denuncia ya que las víctimas identifican al operador y saben que se lo van a estar

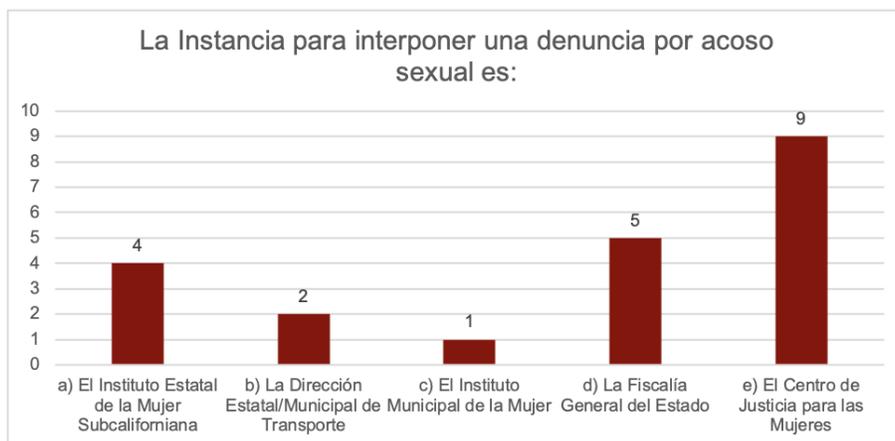


encontrando ya que pasan años en la misma ruta, generándoles miedo, desconfianza, vergüenza y les impide hablar sobre el tema.



Gráfica 49. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

El tema del acoso se debe denunciar lo cual las víctimas pueden no hacer por desconocimiento de datos sobre el lugar al que deben acudir o. por confusión sobre qué institución es la que debe atender los casos, esto puede representar otro obstáculo que mediante la estrategia de comunicación y difusión del proyecto piloto en La Paz se atiende. Ante la pregunta sobre cuál es la instancia o institución en donde se debe denunciar el acoso sexual en el transporte público, las respuestas fueron variadas, ya que 9 personas indicaron correctamente que se trata del Centro de Justicia para las mujeres como institución adecuada para las denuncias, 5 señalaron que es la Fiscalía General del Estado, 4 mencionaron que el Instituto Estatal de la Mujer, 2 señalaron a la Dirección estatal/ municipal de transporte y 1 indicó al Instituto Municipal de la Mujer como la institución encargada de atender las denuncias por acoso.

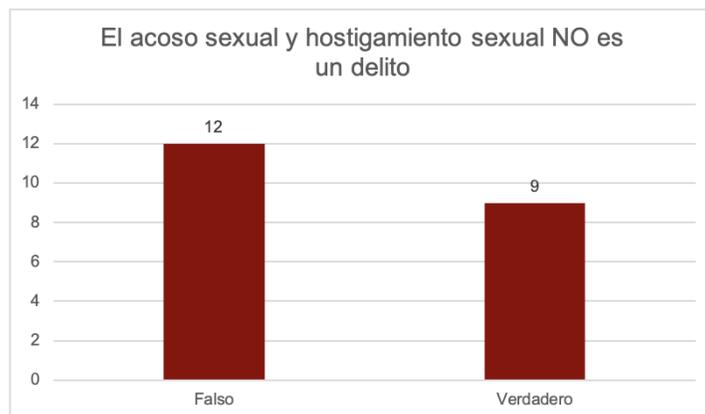


Gráfica 50. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.





Finalmente, mediante afirmación sobre que el acoso sexual y el hostigamiento sexual NO son un delito en Baja California, 12 personas contestaron que es falso y 9 indicaron que es verdadero; en este sentido cabe mencionar que, aunque no está considerado como un delito en particular el acoso, sí se encuentra contemplado en el tema de abuso sexual.



Gráfica 51. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en La Paz. Junio, 2022.

ii. Áreas de oportunidad y retos

Con relación a las *áreas de oportunidad* para implementación de los Lineamientos, en La Paz, BCS., se presentan en dos ámbitos principales; primero, las enfocadas en fortalecer las capacidades de autoridades y funcionariado de los sectores sociales y políticos ejecutores, así como de actores vinculantes que son esenciales para una implementación efectiva de dichos lineamientos, refiriéndonos al sector del Transporte; en segunda, en ampliar la campaña de difusión en cuanto a cobertura y temática, impulsando el tema desde la ciudadanía con información sobre derechos de las mujeres y niñas, convocando al sector de la sociedad civil a efecto de que desde distintos espacios se mantenga en la agenda pública el tema e incidir en el fortalecimiento del marco normativo estatal y local para que se visibilice la problemática, se contemple al acoso sexual en el transporte público de forma clara e individualizada con sanciones en los ámbitos administrativo, civil y penal.

En este sentido, el fortalecimiento de capacidades se enfoca en el conocimiento que adquieren las autoridades y funcionariado de los distintos niveles sobre temas de administración pública con perspectiva de género, género, marco jurídico para la igualdad, marco normativo para prevenir y atender la violencia, herramientas de servicios básicos para atención de víctimas de acoso sexual en el transporte público y estandarización de datos de género en la administración pública.



Por cuanto hace a los retos a los cuales se deberá hacer frente, se pueden mencionar al menos tres; el primero atañe a la sensibilización y aceptación de las y los concesionarios del transporte de involucrarse como parte elemental de la implementación de los Lineamientos; éste aspecto representa para la autoridad negociaciones importantes y difusión amplia de lo que implica la problemática.

El segundo reto pudiera presentarse en la coordinación interinstitucional que naturalmente debe darse entre autoridades de los tres niveles de gobierno; federal, estatal y municipal desde sus respectivas competencias, lo cual es deseable se desarrolle de forma sistémica, constante y de forma articulada.

Finalmente, el reto más importante es la sensibilización para que la sociedad en conjunto se involucre en el tema, partiendo de que normalmente y en su mayoría, son las mujeres, adolescentes y niñas quienes usan el transporte colectivo tanto público como comercial y que son precisamente víctimas de acoso constante, derivado del machismo imperante, el sexismo y la naturalización del abuso sexual como parte de una cultura patriarcal que persiste en la sociedad.

Instalación de material de difusión y ruta de atención en caso de acoso sexual, en unidades y paraderos

- En seguimiento a los lineamientos, se realizó una campaña informativa consistente en difundir mediante la colocación de stickers (pegatinas) en el interior de 16 unidades de transporte colectivo de la ruta U-Calafia, relativas a la información sobre el acoso sexual, ruta de atención consensuada con el centro de justicia para las mujeres de la Paz y Instituto Municipal de la Mujer de La Paz, BCS
- Dirección General de Seguridad Pública y Tránsito Municipal

y denuncia, datos de instituciones para realizar las denuncias y canalizan los casos; asimismo, se colocaron en exterior stickers con mensajes sobre la prevención del acoso, invitando a la sociedad a contribuir a la denuncia del acoso sexual.



Foto 1. Sticker



Foto 2. Sticker



Foto 3. Sticker colocado exterior 1

Se realizaron 80 encuestas de percepción (40 de entrada y 40 de salida) mismas que permiten conocer -qué tan seguras o no, se sienten las usuarias de la ruta-, se tomaron apreciaciones, observación de campo y se sistematizaron los resultados, mismos que se presentan en el apartado iii. *Hallazgos principales de las encuestas de percepción de seguridad de las mujeres de La Paz.*





b. Manzanillo, Colima

i. Actividades principales

Como se mencionó, el Instituto Nacional de las Mujeres desarrolló durante los meses de junio y julio la implementación de los Lineamientos en el estado de Colima, específicamente en el Municipio de Manzanillo, con miras a su implementación en todas las rutas de transporte de la entidad; por ello, se convocó al Instituto Colimense de las Mujeres a participar en el desarrollo de la estrategia a efecto de sentar las bases que permitan el involucramiento de actores sociales y políticos a nivel estatal y local partiendo del pilotaje programado para Manzanillo.

En este orden de ideas, se coordinó, conjuntamente con el Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense, la convocatoria y logística de las actividades programadas, mismas que se llevaron a cabo del 1º al 08 de julio; durante estos días, se desarrollaron diversas acciones tanto de información como de capacitación a efecto de socializar y facilitar el acompañamiento del pilotaje; las actividades principales que se desarrollaron constaron de:

Día 1. Primera Fase.

- Reunión de trabajo con Presidencia Municipal y equipo del Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense a efecto de definir la estrategia e integrantes de la mesa interinstitucional.
- Aplicación de 40 encuestas de salida a usuarias de transporte de las rutas 1 y 6 en horario de 18:00 a 20:00 horas.
- Colocación de stickers a autobuses de las rutas 1 y 6, consistentes en un poster informativo alusivo al protocolo a seguir en caso de acoso sexual dentro de la unidad, un sticker relativo a información sobre acoso sexual en el transporte colectivo, convocando a la ciudadanía





para fomentar la cultura de la denuncia y un sticker en el exterior de las unidades; en total se instalaron 175 stickers en 55 unidades de las rutas.



Foto 8. Aplicación de encuesta

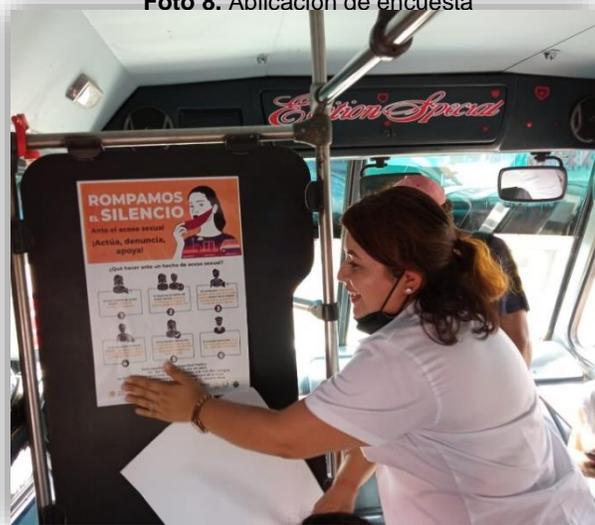


Foto 9. Pegado de stickers

Día 2. Fase 2.

Se realizó la capacitación dirigida a autoridades y funcionariado de distintos niveles, así como a actores sociales estratégicos sobre temas de género, prevención de la violencia y sobre qué son los



lineamientos, ruta de implementación y marco normativo del acoso sexual. Los resultados del taller se presentan en la sección v. Resultados de los talleres realizados; al taller asistieron 38 personas.



Día 3. Fase 3.

Foto 11. Taller a Autoridades

Para la implementación de los Lineamientos, es importante involucrar a quienes operan las unidades de transporte público colectivo; por ello, se convocó a participar tanto a concesionarios/ias como a operadores/as de las rutas 1 y 6, asistiendo un total de 31 personas al taller programado y cuyos resultados se muestran en la sección correspondiente.



Taller de operadores



Foto 12. Aplicación de encuesta



Foto 13. Aplicación de encuesta

Fase 4,

Para complementar el diagnóstico de la implementación de los lineamientos, se aplicaron con esta fecha 40 encuestas de cierre con la finalidad de conocer el impacto de la campaña de difusión y la capacitación otorgada a las y los operadores de transporte. Los resultados de las encuestas se muestran en la sección iii. Hallazgos principales de las encuestas de percepción de seguridad de las Mujeres de Manzanillo

Fase 5.



Conformación e instalación de la Mesa de Trabajo Interinstitucional para la Implementación de los Lineamientos, misma que se describe en el apartado iv.

ii. Actores involucrados/as

Para la efectiva implementación de los lineamientos, se contempla la participación de una serie de actores de los sectores de gobierno, social y político ya que, al ser una estrategia coordinada, requiere de la participación de distintos niveles de gobierno por lo que, para Manzanillo, Col., se propició el involucramiento de áreas de seguridad, transporte, turismo y sociedad civil; en este caso participaron las siguientes instituciones:

- Dirección de Seguridad Pública y Policía Vial de Manzanillo
- Gobierno del Estado de Colima
- Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
- SETUTSA
- Subsecretaría de Movilidad de Colima
- Secretaría de Seguridad Pública Colima
- Procuraduría Agraria
- Sistema Municipal de Justicia Cívica

iii. Hallazgos principales de las encuestas de percepción de seguridad de las Mujeres de Manzanillo.

Hallazgos principales de las encuestas de percepción de seguridad de las Mujeres de Manzanillo.

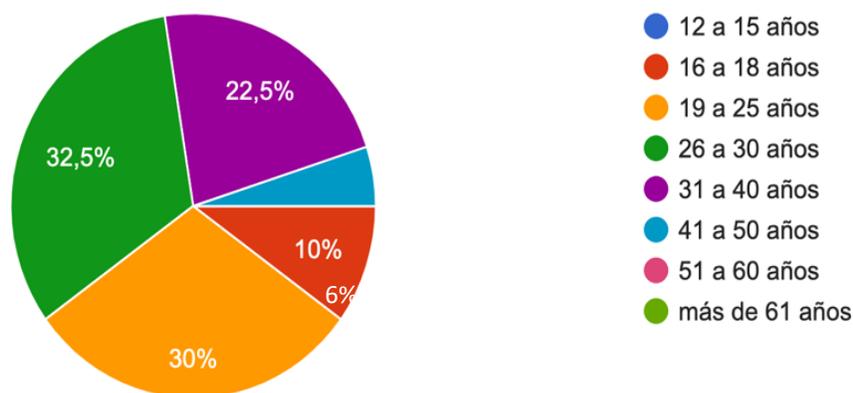
Se realizaron en total 80 encuestas (40 de entrada y 40 de salida), a las usuarias de las rutas 1 y 6, las cuáles fueron determinadas por las autoridades municipales, debido a que son las rutas más largas y cruzan de punta a punta el municipio de Manzanillo, además del número de habitantes a los que se brinda el servicio de transporte.

El primer apartado presenta las características generales de las usuarias del transporte, y de su movilidad.

1.- Rango de edad

Entrada:





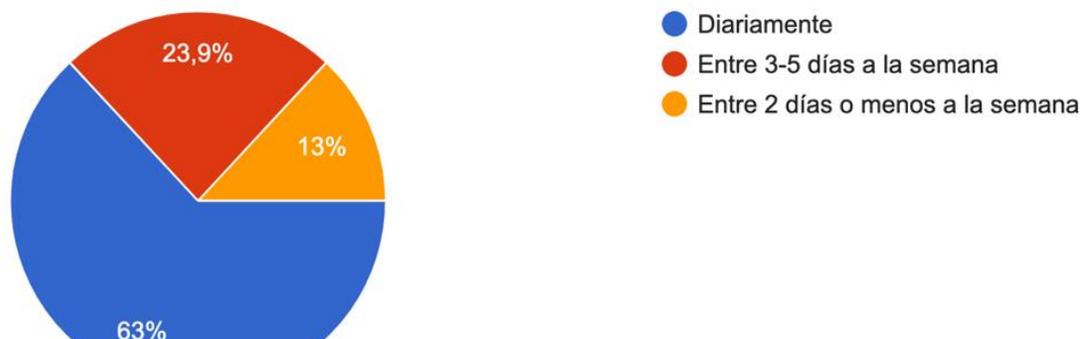
Gráfica 53. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

La población que respondió los dos cuestionarios se refiere específicamente a mujeres que se encuentran en una edad productiva principalmente; las usuarias que respondieron se localizan entre los 26 a 40 años de edad. Seguidas de mujeres jóvenes de 19 a 25 años, lo que presenta un panorama laboral y estudiantil principalmente.

Uno de los criterios medulares para realizar la encuesta; es que las usuarias utilicen las rutas por lo menos 5 veces a la semana, para poder conocer la frecuencia a la que están expuestas al acoso y que pudieran responder con fundamento, al utilizar el transporte público cotidianamente.

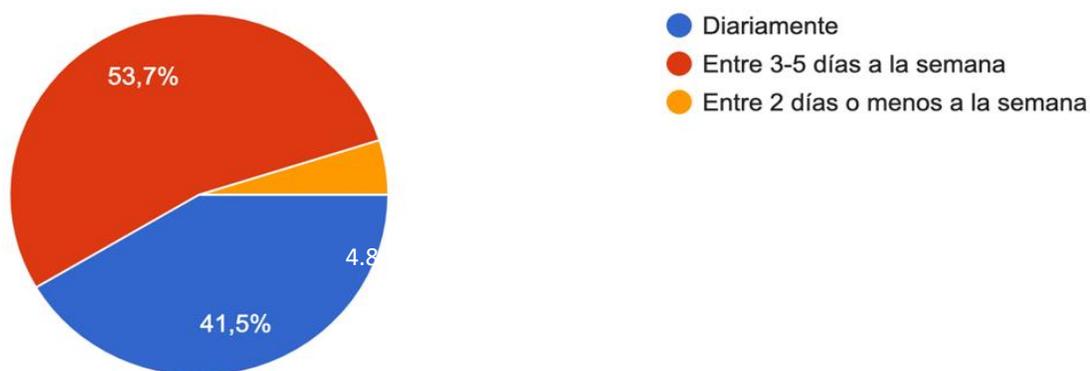
2.- ¿Con qué frecuencia utiliza esta ruta?

Entrada:





Salida:



Gráfica 55. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. Se puede observar que las mujeres encuestadas utilizan con mucha frecuencia las Rutas 1 y 6, ya que se puede comprobar que más del 50% de la población encuestada utilizan habitualmente el transporte, en los dos sondeos.

En las encuestas de entrada se tiene que un 23.9% de las encuestadas usa la ruta de 3 a 5 días a la semana, y en las de salida aumenta a 53.7% el uso del transporte en esa frecuencia de uso; lo que proporciona los elementos necesarios para el cumplimiento de uno de los objetivos de la encuesta.

En la pregunta 2.1: ¿Cuántas veces al día la utiliza la ruta?, se generó un compilado de las encuestas de entrada y salida, para poder ver la frecuencia de uso de las unidades de la ruta; en la muestra completa.

¿Cuántas veces al día la utiliza?

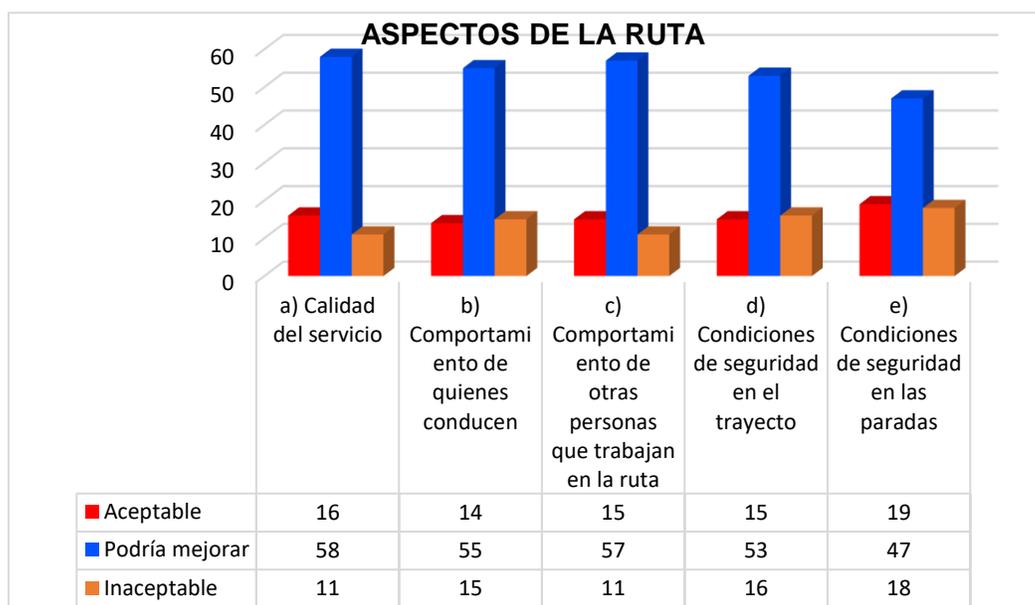




El 57 % del total de las usuarias que utilizan el transporte público, lo hacen 2 veces al día, el otro 27%, lo utiliza más de dos veces al día, y solo un 16% lo usa una vez al día, lo que representa una frecuencia alta, del uso de las rutas 1 y 6 dentro del municipio de Manzanillo.

La pregunta 3, está enfocada en conocer la percepción de los aspectos relativos a la calidad y seguridad de las unidades, la infraestructura del transporte y la atención que dan los operadores de las unidades, dándose los siguientes resultados.

Tanto en la encuesta de entrada como en la de salida la percepción es que todos los aspectos de la ruta, "podrían mejorar", con el 64% del total de la muestra; en las dos encuestas, las usuarias opinan que cada uno de los aspectos podrían mejorar.





La calidad del servicio y las condiciones de seguridad en las paradas son los aspectos más aceptables en toda la muestra, y los más inaceptables para las usuarias del transporte público son las condiciones de seguridad de las paradas, y el comportamiento de quienes conducen la ruta, fueron calificados parecidamente como inaceptables.

Las usuarias opinaron que para mejorar la ruta es necesario considerar los siguientes aspectos:

1. Camiones nuevos
2. Más rutas por las mañanas
3. No tener presión de los supervisores
4. Más iluminación
5. Que respeten las paradas
6. Rutas equipadas
7. Paraderos iluminados

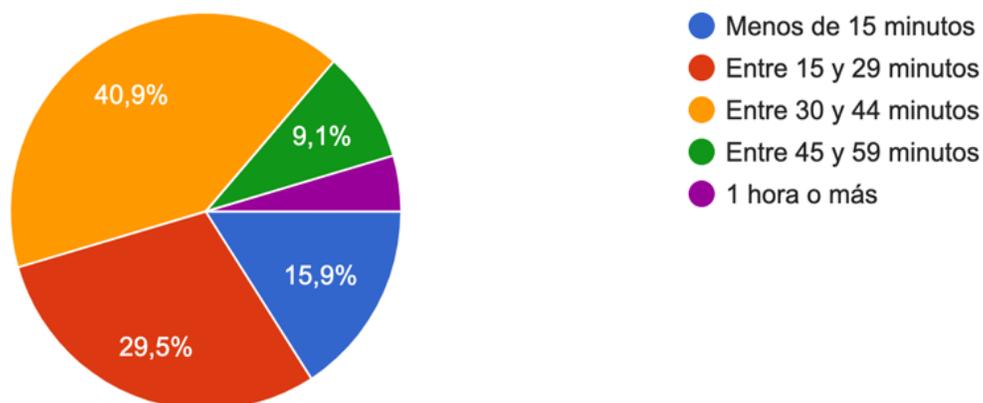
Lo anterior refleja que dentro de las rutas lo que más se requiere son acciones es el mantenimiento de los camiones o cambiarlos por nuevos, ya que están viejos, se mueven mucho cuando pasan por zonas de terracería o cerca de la playa, siendo este aspecto que el que presenta más quejas y propuestas.

De la misma forma, las paradas, deben tener prioridad, ya que en algunos lugares no existen y en otros, las que hay no cuentan con iluminación.

La siguiente pregunta está enfocada a la duración de viaje, en las rutas 1 y 6 del municipio, se refiere sobre todo a qué tiempo permanecen en el camión.

4.- En promedio, ¿Cuánto dura el viaje que realiza en esta ruta?

Entrada:

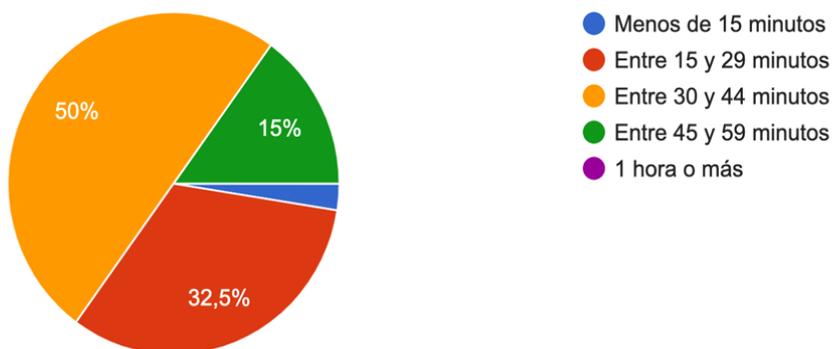




El 40.9% de las usuarias de las encuestas de entrada; aproximadamente permanecen en el transporte público de 30 a 44 minutos, es lo que tardan para llegar a su destino. El otro 29.5%, viaja entre 15 a 29 minutos, lo que representa un tiempo considerable por día, ya que permanecen en el transporte poco más de media hora en distintos momentos que pueden variar de 2 a 5 veces en un día.

4.- En promedio, ¿Cuánto dura el viaje que realiza en esta ruta?

Salida:



Gráfica 59. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. El 50% de la población encuestada en las de salida, pasan de 30 a 44 minutos en el transporte, y el otro 32.5% pasa entre 15 a 29 minutos, seguidos de un 15% que hace viajes de 45 a 59 minutos, lo que demuestra que los viajes traslados de Manzanillo, en las rutas 1 y 6; no son cortos, ya que el porcentaje más alto pasa más de media hora para poder llegar a su destino.

En cuanto a la ocupación de las usuarias del transporte público que contestaron la encuesta, primordialmente son servidoras públicas con un 35% del total de las encuestadas, continuando con empleadas privadas con un 26%, las estudiantes que usan las rutas son 21% del total de la muestra,



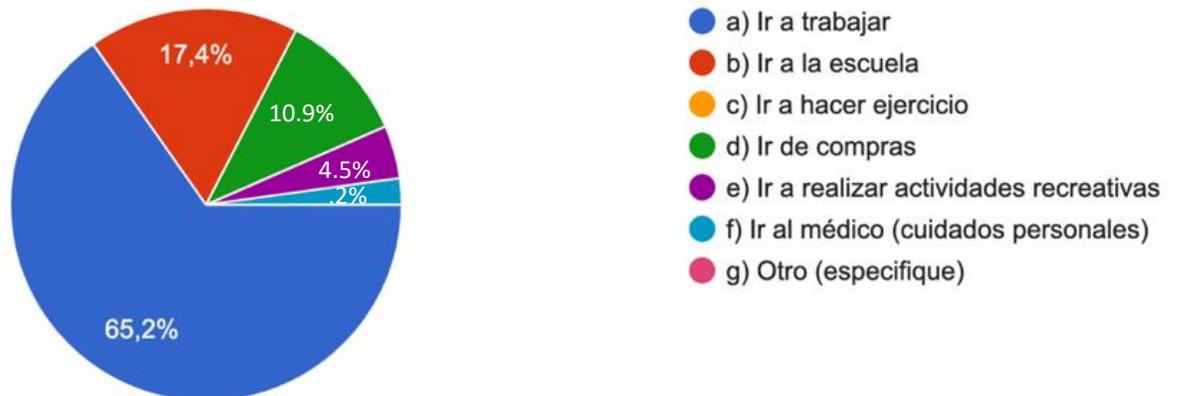


y el 8% amas de casa, con estos porcentajes podemos vislumbrar que son las mujeres en edad productiva, quienes usan con mayor frecuencia las rutas 1 y 6 del municipio de Manzanillo.

La pregunta 6 está estrechamente relacionada con la anterior, ya que responden al motivo por el que salen de sus casas y a donde se dirigen.

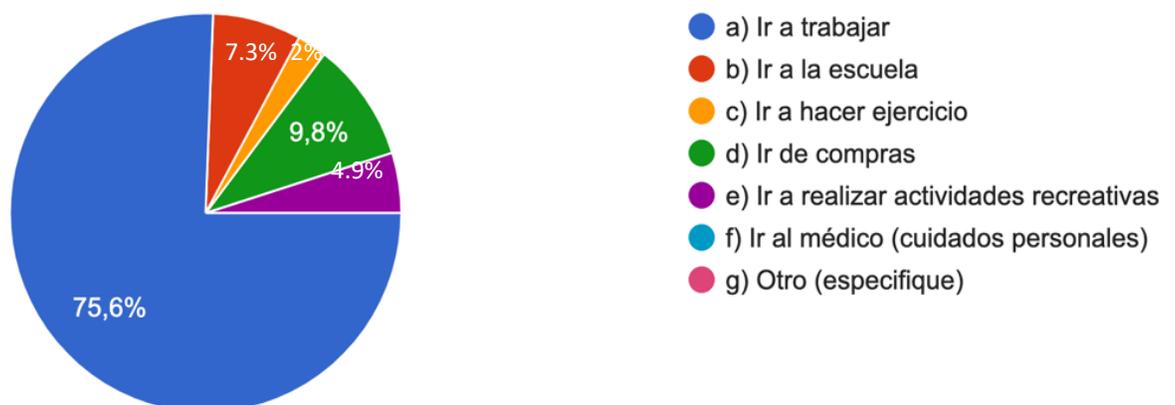
6. - ¿Cuál es el principal motivo de su viaje?

Entrada:



Gráfica 61. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

Salida:





El principal motivo de viaje es “ir a trabajar” en las dos encuestas, tanto en la de entrada, como en la salida, seguido de el “ir la escuela”, e “ir de compras”, que corresponde con la ocupación de las usuarias del transporte. Ya que en su mayoría son empleadas, quienes trabajan tanto en la administración pública, como en empresas privadas, que hay en Manzanillo, como la empaedora de atún “Tuny”, perteneciente a Grupomar (Grupo Marítimo Industrial), ubicada en la parte norte del municipio.

El siguiente apartado es sobre la “Percepción de seguridad al usar la ruta en relación con el acoso sexual”; la primera pregunta está enfocada a conocer la sensación de seguridad al usar las unidades de las rutas 1 y 6, del municipio.

7.- Considerando solamente el acoso sexual, ¿Cuál es su sensación de seguridad al usar las unidades de esta ruta?

Entrada:



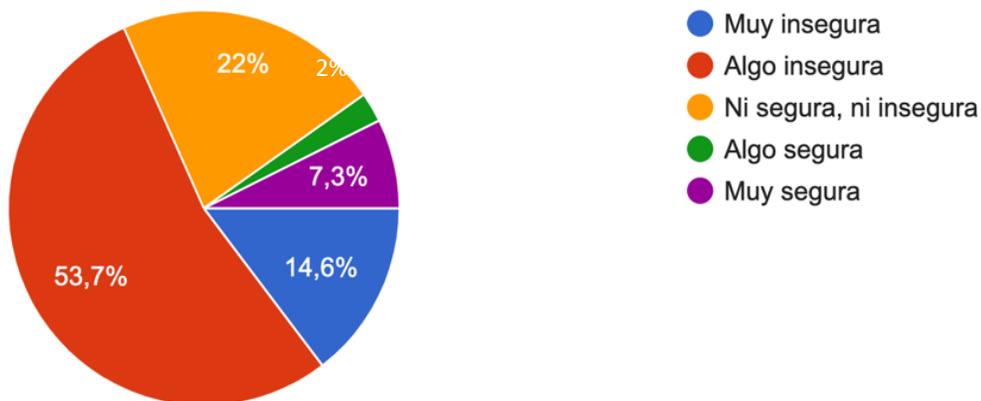
Manzanillo. Julio, 2022.



El 33.3% de las usuarias que respondieron en las encuestas de entrada consideran que las rutas son "algo insegura", y el 24.4% respondió que las rutas son "algo segura", y un 20% contestó que no se siente "ni segura ni insegura".

7.- Considerando solamente el acoso sexual, ¿cuál es su sensación de seguridad al usar las unidades de esta ruta?

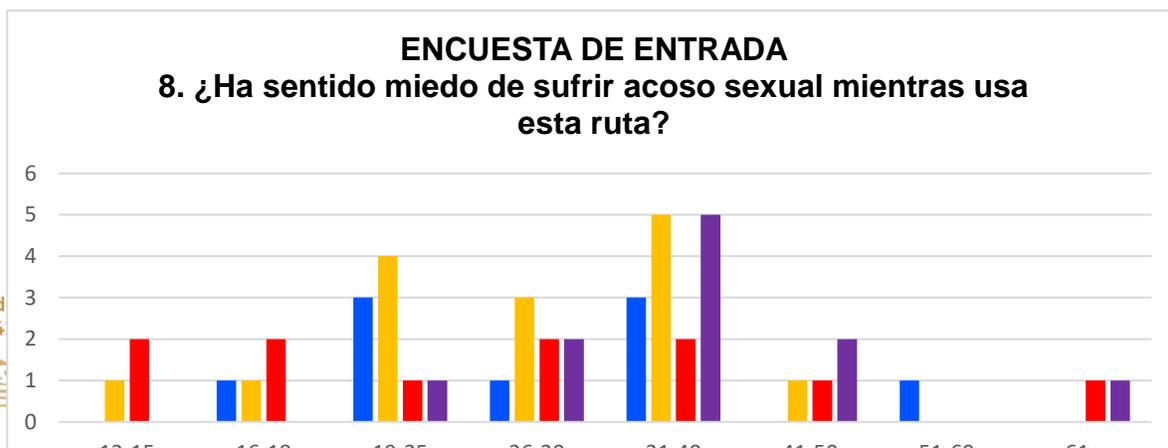
Salida:



Gráfica 64. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

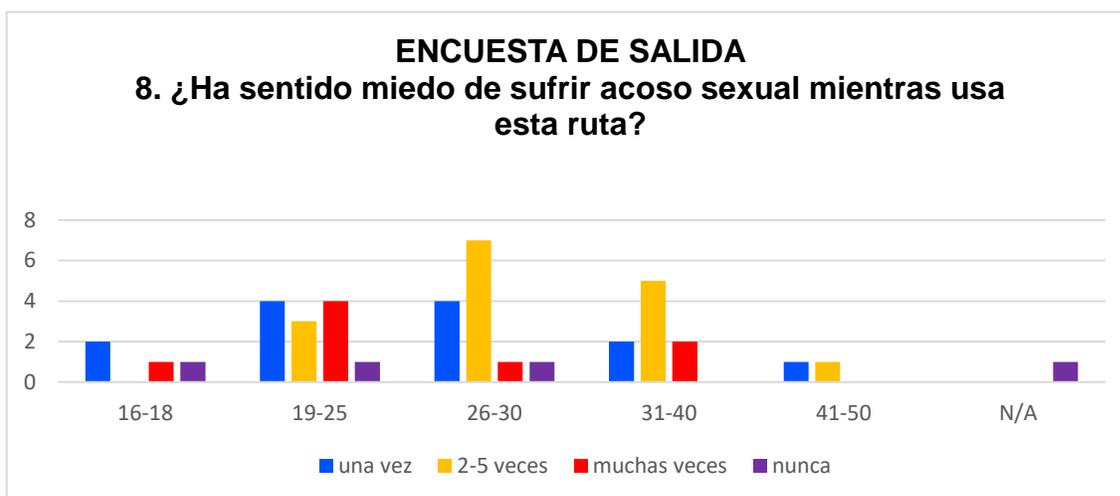
En la encuesta de salida, la percepción de seguridad cambió, ya que más de la mitad de la población encuestada, se siente más insegura, el 53.7% se siente "algo insegura", y el 22% respondió "ni segura ni insegura"; el 14.6% contestó que se siente "muy insegura", lo que refleja que la sensación de seguridad dentro de la ruta es indiscutiblemente baja.

La pregunta orientada al miedo que les produce o sienten al subirse a las unidades de las rutas 1 y 6, se cruzó con la variable de la edad, para saber cuál es la edad más sensible al usar el transporte público.





Se puede observar que las mujeres jóvenes de 19 a 25 años son las que tiene más miedo de sufrir acoso sexual en dentro del camión, de una vez a 5 veces, al igual las mujeres entre los 31 a 40, sienten temor al usar el transporte público, por el miedo a ser acosadas. Estos datos indican que la población más vulnerable es la más joven y la que más usa el transporte público son las mujeres en edad productiva.



Gráfica 66. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

Se tiene que prestar atención en las encuestas de salida, las mujeres jóvenes, de 19 a 25, las de 26 a 30 y las de 31 a 40 son las que sienten miedo al usar la ruta, casi toda la población del sondeo percibe inseguridad en el transporte colectivo.

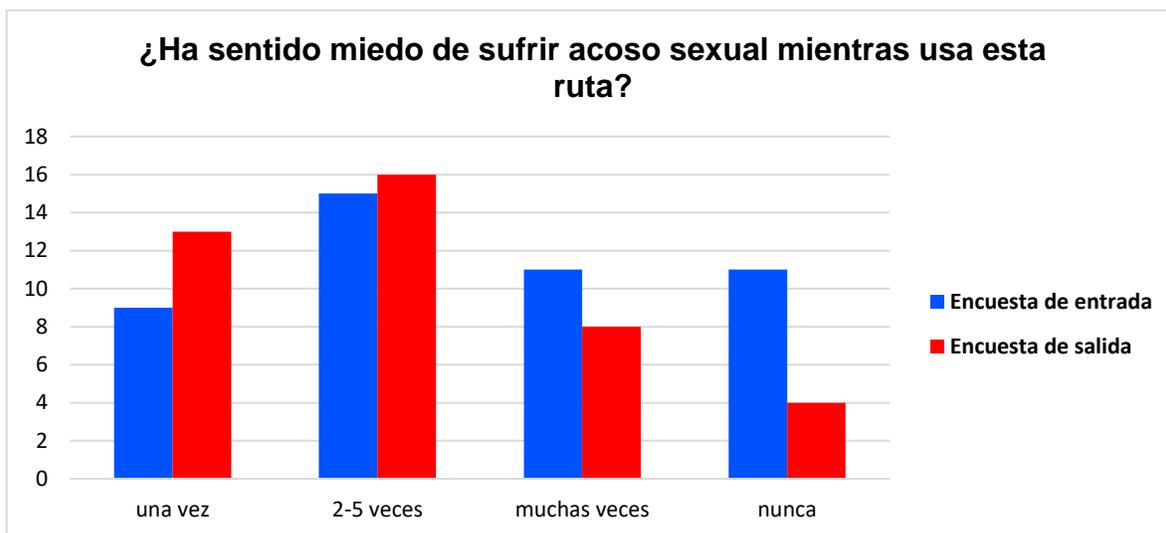
Este punto es de especial interés ya que en la aplicación de encuestas de entrada, las mujeres encuestadas no manifestaron tener miedo al abordar el transporte de las rutas mencionadas; sin embargo, en la encuesta de salida expresaron un mayor número, bastante considerable de encuestadas, tener esa sensación de miedo, lo cual puede deberse al posicionamiento del tema en la campaña de difusión que se hizo mediante la aplicación de stickers en el transporte y ante la visibilización del problema por parte de las autoridades municipales a través de distintos medios.

Como parte de las recomendaciones que se vienen haciendo en el presente documento, se plantea la posibilidad de extender las campañas en medios electrónicos, en oficinas gubernamentales y en



espacios públicos donde haya mayor población, a efecto de seguir visibilizando el problema y se involucre a la sociedad como parte de la solución.

De la misma forma se observa que las mujeres de edad entre 41 a 50 años, por lo menos una vez han sufrido, una vez, temor de ser acosadas sexualmente al usar las unidades de transporte público del municipio de Manzanillo.



Gráfica 67. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

En el compilado de las dos encuestas, la de salida y entrada, se puede apreciar que la mayoría de las mujeres indican que han sentido miedo de 2 a 5 veces, seguido de “muchas veces”, tanto en la de entrada como en la de salida.

De la misma manera se advierte cómo la percepción de miedo aumenta, ya que la respuesta de “muchas veces” se presenta en las dos encuestas y se acrecienta ampliamente de 2 a 5 veces, en las encuestas de salida, la respuesta de “nunca” baja considerablemente, lo que exhibe que el temor a ser agredidas es constante.

La pregunta 10. Considerando solamente el acoso sexual y tomando en cuenta el recorrido de esta ruta, ¿hay algún lugar en el que se sienta más insegura? (puede responder más de una opción); esta pregunta tiene como objetivo conocer en que parte/lugar del camión de pasajeros lo consideran más seguro para ellas.

Las usuarias del transporte público de Manzanillo, puntualizan en que parte del camión de servicio urbano, se sienten seguras.



“Al frente” es la zona más segura para las mujeres en las dos encuestas tanto entrada como de salida.

Camión urbano de pasajeros del municipio de Manzanillo:

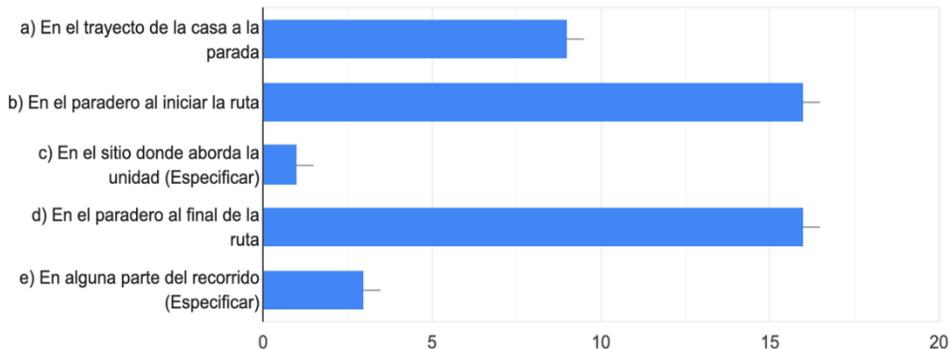


La sensación de seguridad dentro del camión es sentada junto a la ventana o sentadas en el pasillo, pero en la parte del frente de los camiones

En el paradero al iniciar la ruta es donde se sienten más inseguras las usuarias del transporte público, con un 36.4%, seguido, en el paradero al final de la ruta, con el mismo porcentaje 36.4%, y en menor medida en el trayecto a casa con un 20.5%, son los resultados que se presentan en las encuestas de entrada.

11. Considerando solamente el acoso sexual y tomando en cuenta el recorrido de esta ruta, ¿hay algún lugar en el que se sienta más insegura?

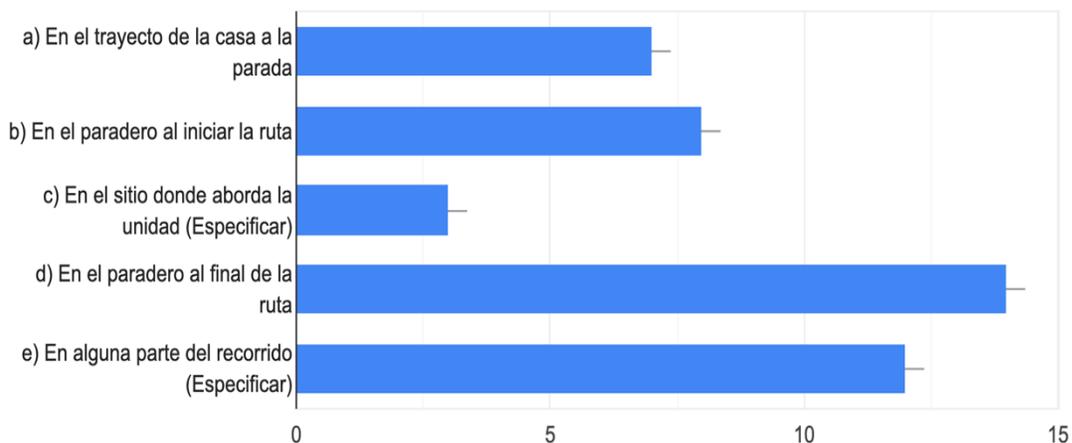
Entrada:



En las encuestas de salida la percepción es diferente, las usuarias se sienten más inseguras en el paradero al final de la ruta con un 35%, y en alguna parte del recorrido con un 30%, ninguna usuaria especificó el lugar del recorrido donde se sentía insegura.



Salida:

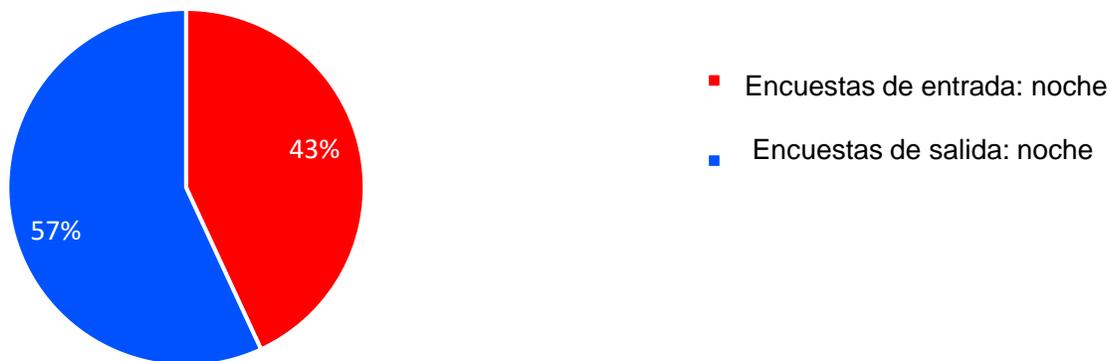


Gráfica 69. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

En las dos encuestas, entrada y salida, se expone que el lugar más inseguro es el paradero al final de la ruta, ya que es la respuesta con más frecuencia en las dos encuestas.

La siguiente pregunta ¿En que horario se siente más insegura?, se hizo una compilación de las respuestas para conocer las dos opiniones y el resultado se presenta a continuación.

¿En qué horario se siente más insegura?

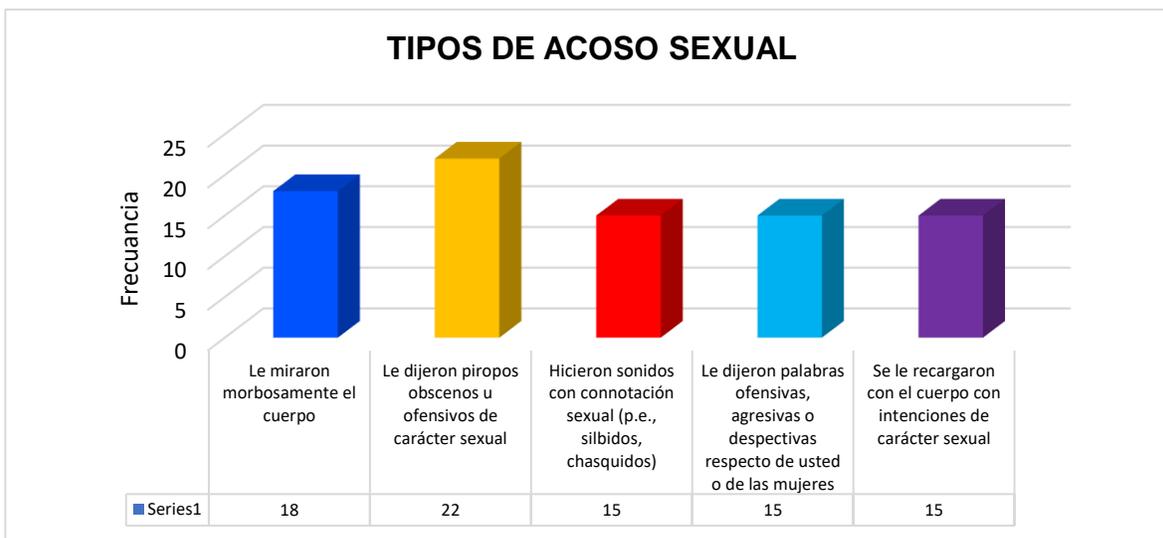


Gráfica 70. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. El horario más inseguro para las mujeres encuestadas, es "la noche", tanto en la de entrada como en la de salida, con el porcentaje más alto de 45% y 57%, respectivamente, seguido de la tarde, y antes del amanecer.



El tercer apartado está enfocado a las experiencias de acoso sexual que han sufrido las usuarias al usar las rutas 1 y 6 del municipio de Manzanillo, y está orientado a los tipos de acoso que se presentan dentro del transporte público.

En las encuestas de entrada hay cinco tipos de acoso con mayor frecuencia dentro del listado. El que más se presenta son “los piropos obscenos u ofensivos”, seguido de “le miran morbosamente el cuerpo”, y de “sonidos con connotación sexual”.

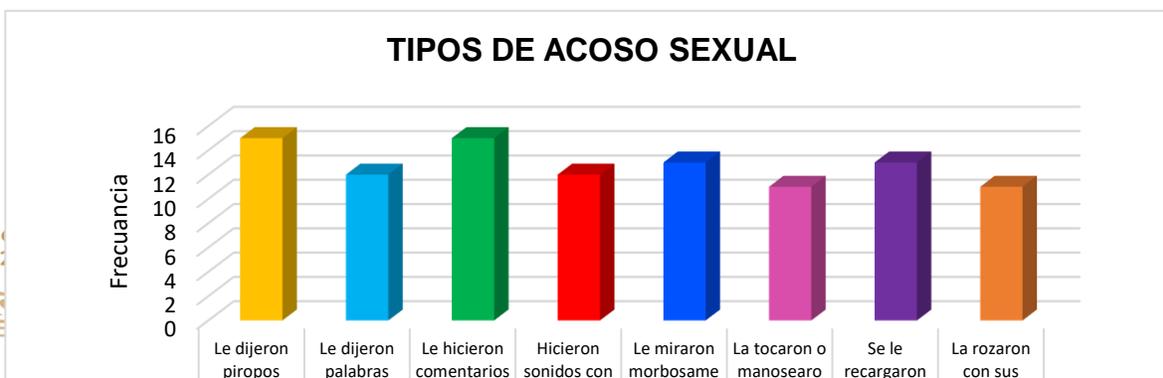


Gráfica 71. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

A diferencia de las de salida donde se manifiestan más tipos de acoso; el que se presenta con más frecuencia es con un 26%, “Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual”, seguido de 21% “Le hicieron comentarios no explícitos sobre la vestimenta y el cuerpo”, con la misma frecuencia se presentan “Le miraron morbosamente el cuerpo” y “Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual” con un 18% cada uno, en menor medida con un 15%, “Hicieron sonidos con connotación sexual (p.e., silbidos, chasquidos)” y “La rozaron con sus genitales”.

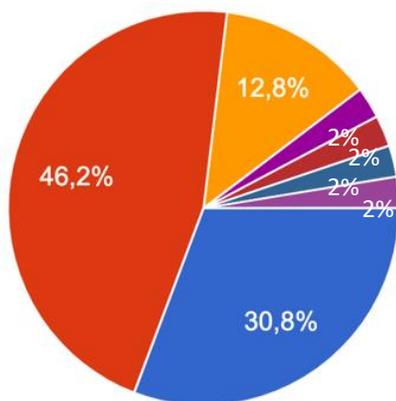
En las encuestas de salida hay de todo tipo de acoso sexual desde las palabras obscenas, miradas morbosas, los arrimones, hasta los más fuertes como es el roce con sus genitales.

En las encuestas de salida se presentan más tipos de acoso, que en las de entrada, y esto puede ser efecto de la campaña de sensibilización y los stickers, que las usuarias se atrevieron a romper el silencio y a dejar de ocultar la realidad que viven a diario.



En las encuestas de entrada; las mujeres que fueron agredidas sexualmente tienden a cambiarse de lugar 46.2%, como reacción inmediata para evitar el acoso dentro del transporte, y un porcentaje alto de las agredidas no hace nada 30.8%, lo cual se relaciona con el temor a seguir siendo violentadas, solamente un 12.8% les reclaman a sus acosadores.

13.- ¿Cuál fue su reacción frente a quien la acosó sexualmente?



- a) No hice nada
- b) Cambiarme de lugar
- c) Le reclamé
- d) Lo golpee
- e) Pedí ayuda a otras personas pasaj...
- f) Pedí ayuda a quien conducía
- g) Lo denuncié/ de contestar afirmativ...
- h) Otras reacciones:

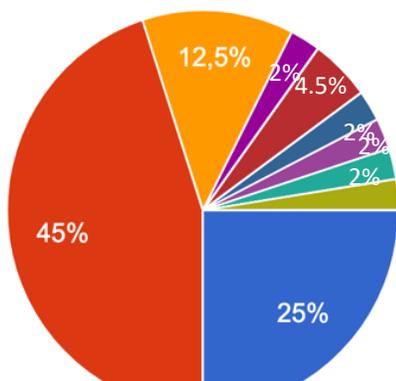
▲ 1/2 ▼

Gráfica 73. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

lugar, el 25% no hacen nada y solo un 12.5% reclaman a sus acosadores, lo que nos muestra que el miedo es persistente.

13.- ¿Cuál fue su reacción frente a quien la acosó sexualmente?

Salida:



- a) No hice nada
- b) Cambiarme de lugar
- c) Le reclamé
- d) Lo golpee
- e) Pedí ayuda a otras personas pasaj...
- f) Pedí ayuda a quien conducía
- g) Lo denuncié/ de contestar afirmativ...
- h) Otras reacciones:



Al pedirles que identifiquen a sus agresores las encuestadas, tanto en las encuestas de entrada como de salida, identifican a su agresor como:

- Hombre
- Entre 40-50 años
- Solo

Estos resultados presentan que los hombres de edad madura actúan solos, y son los que más tienden a violentar a las mujeres en el transporte. En cambio, los jóvenes agreden sexualmente a las mujeres en menor escala, que los de edad adulta, dando el mismo resultado que en el municipio de La Paz; esto presenta un área de oportunidad para perfilar a los agresores, fortaleciendo tanto acciones preventivas como de sanción que pudieran enfocarse a este sector identificado y que como se comentó en los talleres, puede ser que se trate de acciones sistémicas, constantes y que los agresores utilicen las rutas de transporte público con la única finalidad de acosar a mujeres y niñas, que como ya se dijo representan un gran número de ellas que se encuentran en un sector de población joven.

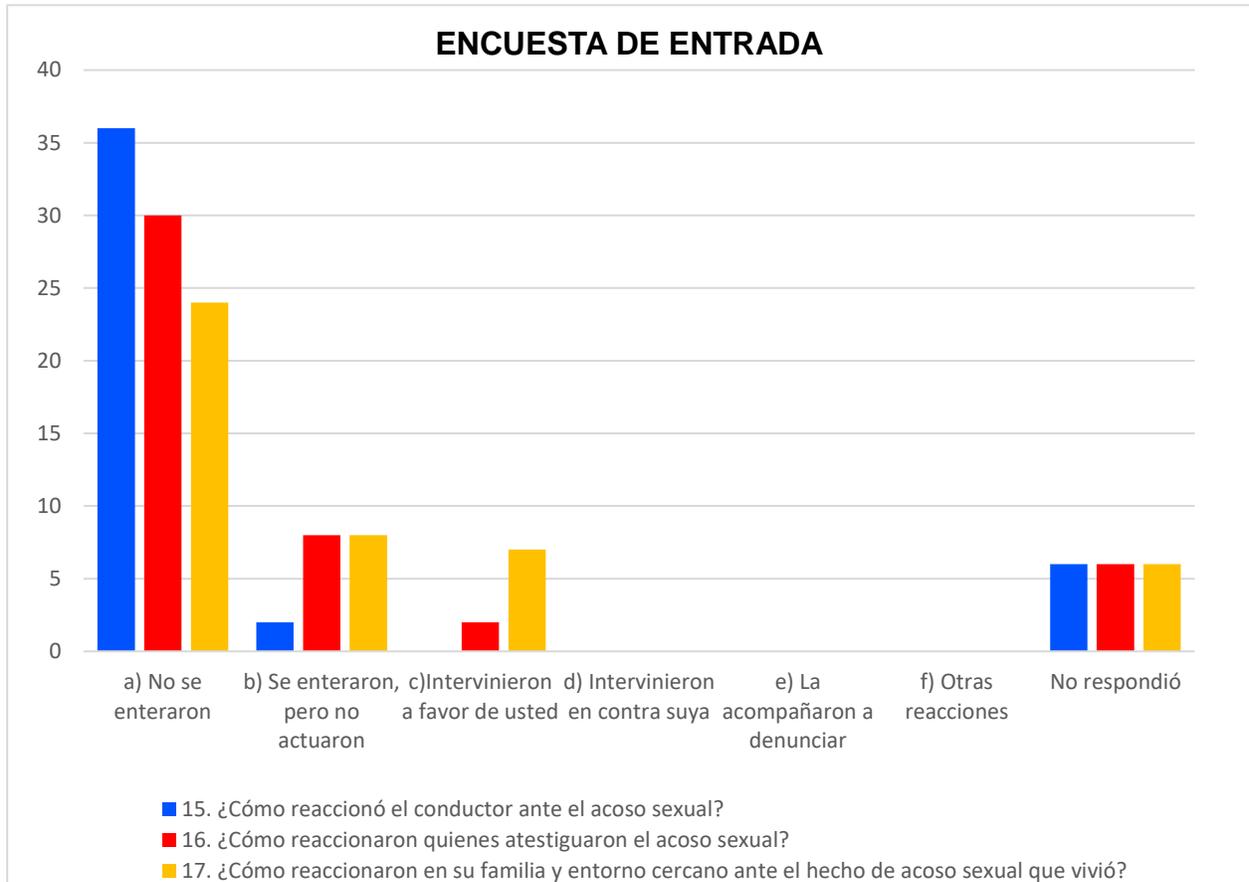
De igual forma, se realizó un compilado con las tres preguntas que están enfocadas a las reacciones de quienes atestiguaron el acoso sexual dentro del camión, chofer o los demás pasajeros o fuera de él, como la propia familia, efectuándose una gráfica con las tres preguntas de entrada de igual forma se hizo una gráfica con los testimonios de salida, para observar las reacciones en conjunto.

Las preguntas son: 15. ¿Cómo reaccionó el conductor ante el acoso sexual?, 16. ¿Cómo reaccionaron quienes atestiguaron el acoso sexual? y la 17. ¿Cómo reaccionaron en su familia y entorno cercano ante el hecho de acoso sexual que vivió?.

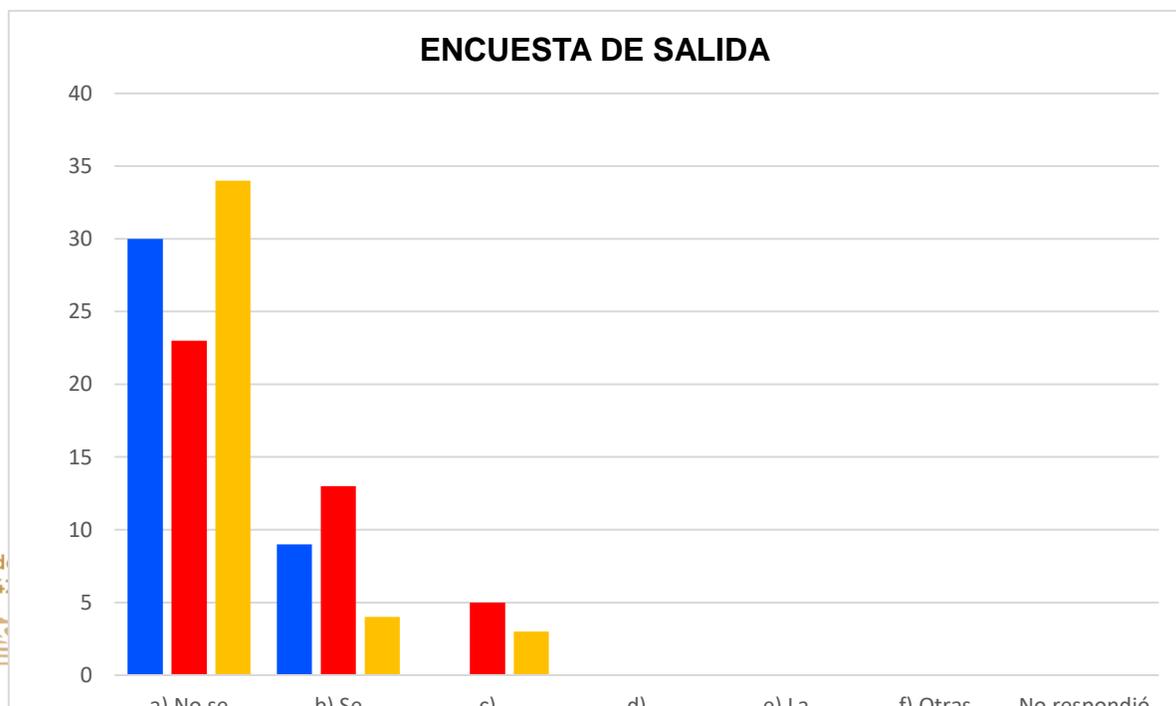
En la gráfica inicial observamos la indiferencia de todos los actores ante el acoso, por ejemplo, los choferes y los demás pasajeros no se enteraron del suceso, o si se percataron no hicieron nada por ayudar a la víctima. Los familiares de la víctima se enteraron, y en la misma frecuencia ignoraron el suceso y no actuaron a favor de la afectada.



Se advierte la existencia de la apatía por parte de los operadores de la ruta y de los pasajeros en actuar o apoyar a la persona violentada.



Se alcanza a notar un cambio de percepción, frente a las situaciones de acoso sexual, tanto en los testigos como en los familiares, ya que señalaron ser un soporte ante la víctima al intervenir en favor de la misma.

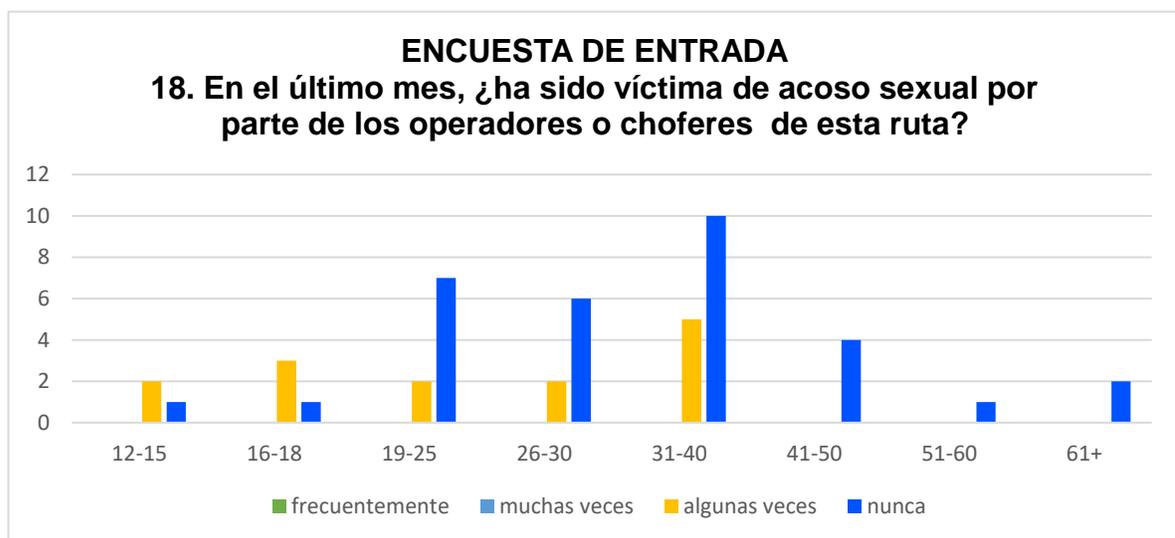




Las dos gráficas nos presentan un grado alto de indiferencia de la sociedad, como se ha venido reiterando, en este tipo de situaciones donde las mujeres son más vulnerables y que puede ser el resultado de la naturalización de la violencia hacia las mujeres.

Una pregunta clave para conocer el comportamiento de los operadores ante las usuarias fue: ¿Ha sido víctima de acoso sexual por parte de los operadores o choferes de esta ruta?, misma que se cruzó con la variable edad, para conocer quiénes son víctimas de acoso sexual por parte de los choferes de las unidades de la ruta 1 y 6 del municipio de Manzanillo.

Como podemos observar en las encuestas de entrada, las que sufren acoso sexual por parte de los operadores son las niñas y/o adolescentes, entre los 12 a 18 años, son la población más vulnerable, y las mujeres de entre 31 a 40, son las que se han sentido violentadas por parte de los operadores.



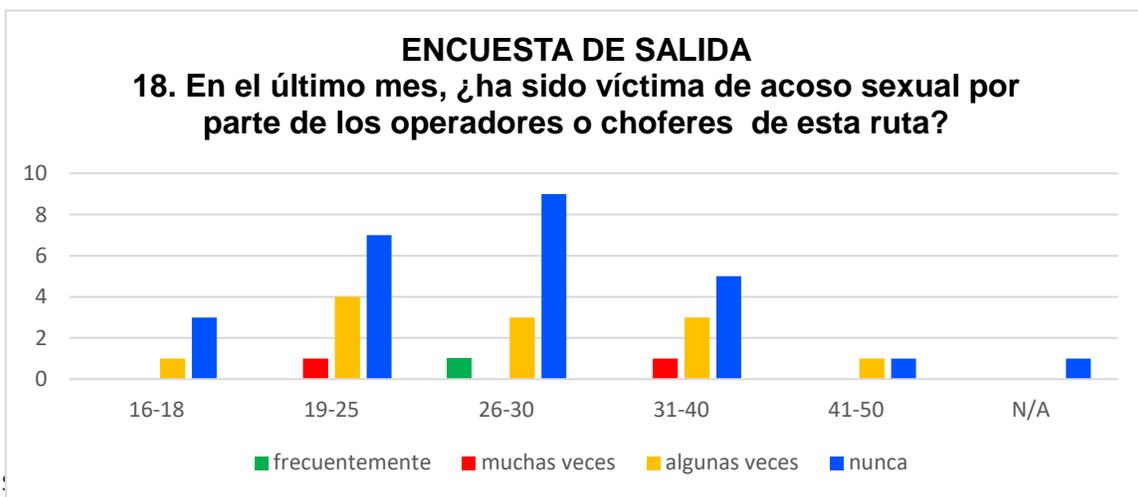
En las encuestas de salida se puede observar el mismo fenómeno que en las de entrada, las jóvenes de 16 a 25 años, que usan el transporte público han sido violentadas por parte de los choferes, la población más joven es la que ha sufrido en mayor medida de acoso sexual por parte de los





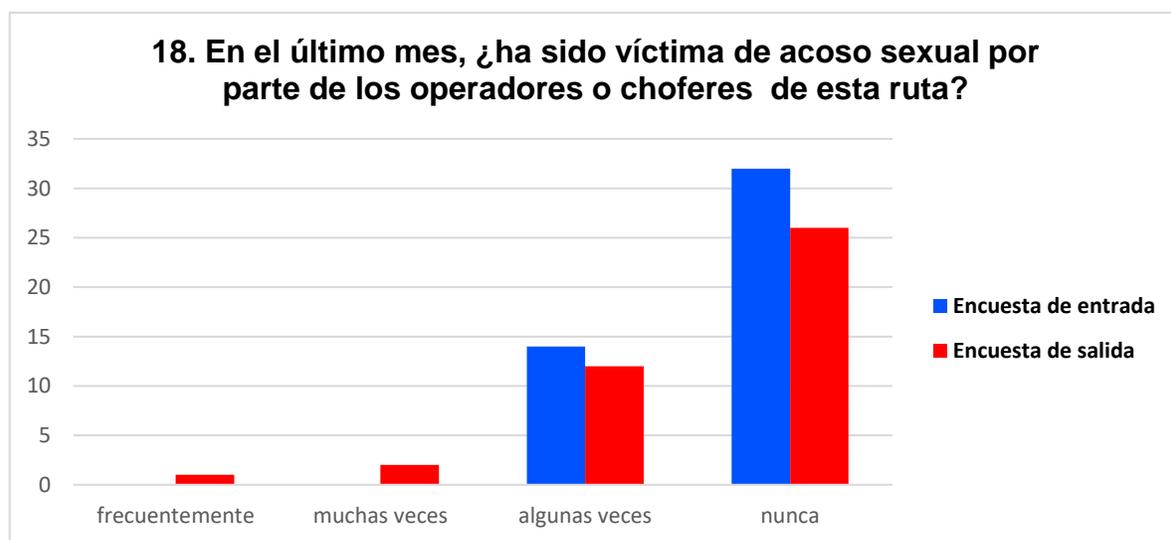
operadores de las unidades de transporte, las respuestas manifiestan que los choferes violentan a las más jóvenes ya que son más vulnerables y no se defienden.

Por otra parte, las usuarias de 31 a 40 años también han sufrido acoso sexual por parte del chófer del camión.



respecto a los choferes, en la mayoría de los casos, los choferes nunca las agredían, al contrario de las encuestas de salida, hay más respuestas que divulgan el acoso sexual por parte de los choferes hacia las mujeres.

Esto puede deberse, gracias a la sensibilización, de la campaña y los materiales visuales como los stickers, que se pegaron en los camiones de las dos rutas, la 1 y la 6, que las usuarias se atrevieron a hablar y a denunciar el acoso por parte de los choferes.



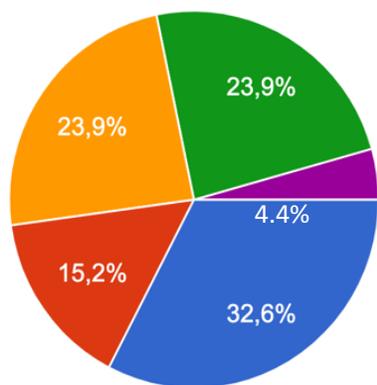
Gráfica 75. Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.



Una interrogante fundamental para el estudio es saber de buena tinta los mecanismos de protección de las usuarias del transporte público, ante el acoso sexual que reciben frecuentemente, es por eso que se les realizó la siguiente pregunta,

19.- ¿Qué ha hecho para evitar el acoso sexual, en esta ruta?

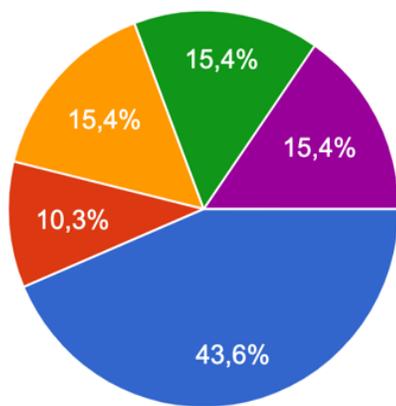
Entrada:



- Ubicar lugares menos congestionados
- Dejar de usar con frecuencia esta ruta
- Ir acompañada
- Utilizar lugares seguros
- Cambiar sus actividades de horario

Gráfica 40. INMUJERES. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

Salida:



- Ubicar lugares menos congestionados
- Dejar de usar con frecuencia esta ruta
- Ir acompañada
- Utilizar lugares seguros
- Cambiar sus actividades de horario

Gráfica 81. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

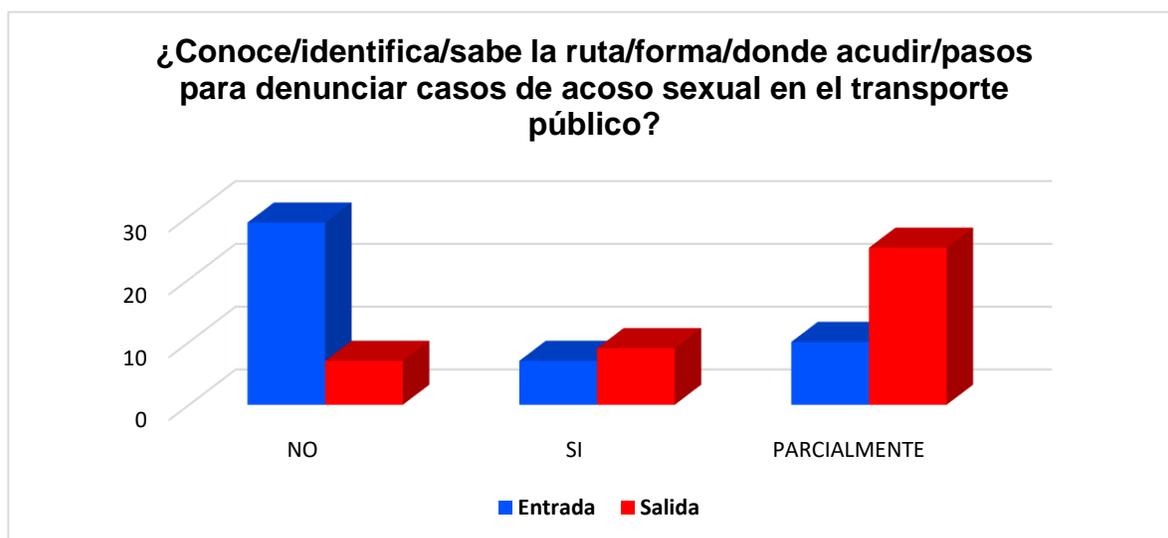
Se puede observar en los resultados de los cuestionarios de entrada como de salida, que la principal acción de protección es ubicar lugares menos congestionados, un 40% de las usuarias realizan esta acción para sentirse más seguras, la segunda acción es la utilización de lugares seguros.

Otro elemento de protección es, ir acompañadas por alguna persona que las haga sentir más seguras, o dejar de usar con frecuencia esas rutas, para no sentirse vulneradas ante situaciones de acoso sexual.



El siguiente apartado se enfoca principalmente a las denuncias, si hay denuncias por parte de las usuarias y a la atención en las rutas 1 y 6.

La primera pregunta del apartado está enfocada a si conocen identifican/saben la ruta/forma/donde acudir/pasos para denunciar casos de acoso sexual en el transporte público.



Gráfica 82. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. Podemos encontrar en la gráfica de las encuestas de entrada, que la mayoría de las usuarias del transporte público no conoce la ruta para levantar una denuncia y en las de salida conocen parcialmente el proceso de denuncia.

Tanto en las encuestas de entrada, como en las de salida, se puede notar que muy pocas mujeres conocen la ruta para levantar una denuncia contra su acosador.

En las encuestas de salida se presenta un ligero cambio, ya que un mayor número de personas que conocen la ruta para interponer una denuncia, parcialmente.

Asociado a la pregunta anterior se les cuestionó a las usuarias “si en la última semana habían presentado alguna denuncia”, ante las autoridades sobre alguna situación de violencia de género o sexual ocurrida en el uso de las rutas 1y 6, en las encuestas de entrada solo una persona demandó



ante la “Dirección General de Seguridad Pública”, mientras que el 97% jamás ha levantado una denuncia.

En las encuestas de salida, si hay un cambio trascendente, siete personas levantaron denuncias ante las autoridades locales del municipio de Manzanillo, el cual se dio después de la campaña de sensibilización en las unidades de transporte público.



Gráfica 83. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022.

Tres de ellas marcaron al #911, otras dos fueron a la “Secretaría de Seguridad Pública”, una se acercó al “Instituto de la mujer de Manzanillo” y otra a la “Dirección de movilidad y transporte del municipio”; lo que representa un cambio en cuestión de las denuncias, las usuarias cambiaron de percepción, ya se atreven a alzar la voz y denunciar a sus agresores.

Aun así, debido a que la información de los stickers que ya se encuentra colocada en los diferentes autobuses, se requiere reforzar mediante una campaña constante, que involucre a los distintos sectores de la población ya que pueden representar un verdadero cambio en cuanto al auxilio que pueden brindar a la víctima.

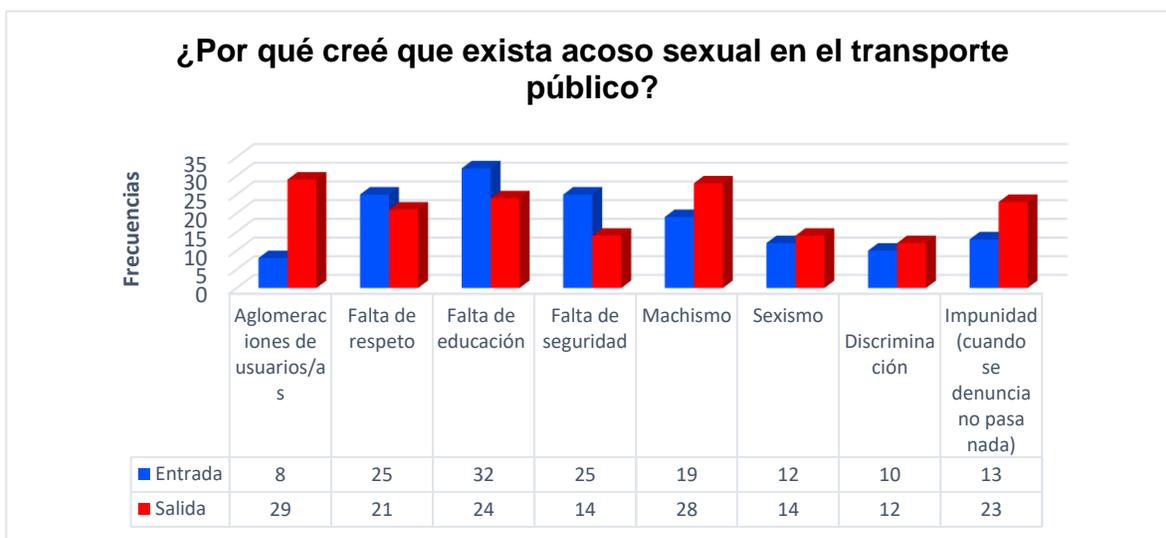




Las principales razones por las que las usuarias no denuncian el acoso sexual en el transporte las usuarias del transporte público son; por desconfianza a las autoridades, por la falta de interés de las autoridades ante este tipo de denuncias, y porque el trámite es muy tardado, y a veces no se resuelve nada.

El último apartado está enfocado a la prevención del acoso sexual en la ruta, y las acciones que deben de tomar las autoridades para la difusión, conocimiento y erradicación del acoso sexual en el transporte público.

Una de las interrogantes base, es por qué existe el acoso sexual en transporte público, con esta pregunta esencialmente se busca saber la percepción femenina del fenómeno.



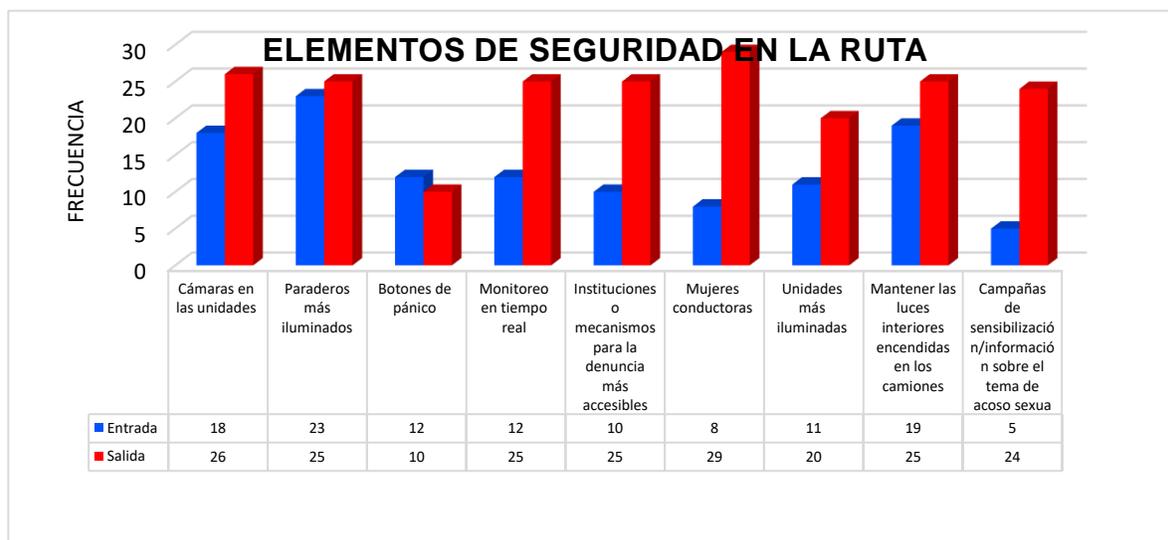
Gráfica 85. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. En la gráfica se pueden observar los dos momentos, entrada y salida, al igual todos los tópicos de la cuestión de seguridad.

La falta de educación, falta de respeto, el machismo y la impunidad, fueron las respuestas con mayor frecuencia dentro de la gráfica, lo que nos da la pauta para decir que las mujeres encuestadas consideran que los acosadores son machistas y agresivos con las usuarias del



transporte, además de que las autoridades no cuentan con una ruta (procedimiento) definido para la atención de este tipo de casos, por eso los acosadores siguen actuando con total impunidad.

Para conocer los elementos que las harían sentir más seguras al utilizar las rutas 1 y 6, se les solicitó que calificaran del 1 al 10 dependiendo su importancia, a lo que mencionan con mayor frecuencia para su seguridad las siguientes.



Gráfica 86. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. En la gráfica se puede observar rotundamente, que los elementos que les generarán más seguridad dentro de las unidades de la ruta, son los siguientes:

1. Mujeres conductoras
2. Paraderos más iluminados
3. Cámaras al interior de las unidades
4. Contar con instituciones o mecanismos para la denuncia más accesibles y eficientes.
5. Botones de pánico
6. Monitoreo en tiempo real
7. Unidades más iluminadas

Los elementos mencionados anteriormente son los más preponderantes en las dos encuestas, pero más en la de salida, lo que indica que se necesitan más mujeres conductoras, porque ya existen en el municipio y esto le da una posibilidad al municipio de bajar los niveles de acoso, botones de pánico, cámaras al interior de las unidades, con la finalidad de generar más confianza entre las usuarias del transporte, la falta de una infraestructura en las paradas de los camiones, con mayor iluminación y espacio para las usuarias.



Las mujeres se sentirían más seguras si existieran campañas de sensibilización sobre el tema de acoso sexual en el transporte y en la calle.

Y por parte de las autoridades, es necesario generar mecanismos eficientes y rápidos para hacer denuncias, ya que las mujeres no van a denunciar porque no les ponen la atención necesaria, por lo pesado y engorroso que es poner una denuncia.

Otra pregunta clave para la generación de estrategias contra el acoso son los mensajes para la campaña, se les mostraron diferentes mensajes contra el acoso sexual en el transporte público. Se priorizan los mensajes que las usuarias calificaron con mayor repetición, como importantes, en las encuestas tanto la de salida como la de entrada.

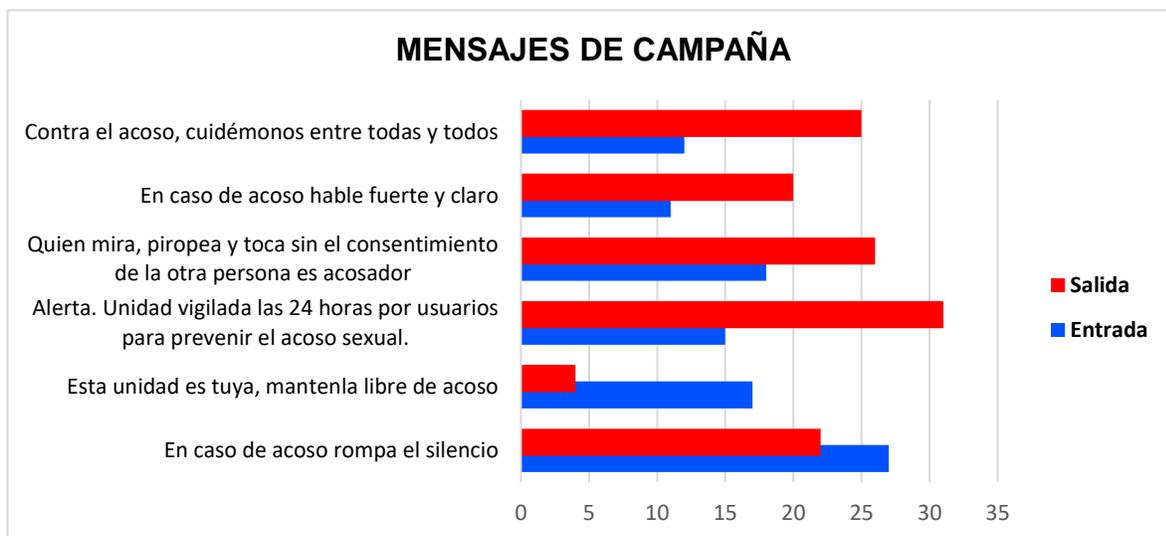
De los mensajes propuestos, lo que más aceptación obtuvieron en las dos encuestas fueron:

- En caso de acoso rompa el silencio.
- Alerta. Unidad vigilada las 24 horas por usuarios para prevenir el acoso sexual.
- Quien mira, piropea y toca sin el consentimiento de la otra persona es acosador

Los tres anteriores son las respuestas con mayor frecuencia de calificación prioritaria.

Los mensajes de campaña que continúan en frecuencia son:

- En caso de acoso hable fuerte y claro.
- Contra el acoso, cuidémonos entre todas y todos.
- Esta unidad es tuya, mantenla libre de acoso

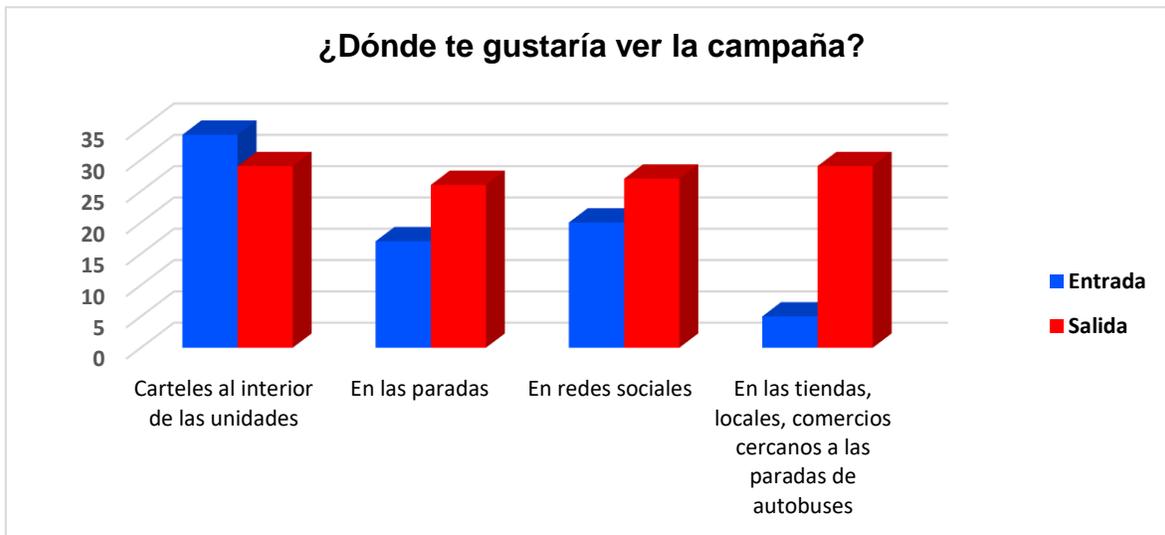


Gráfica 87. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. La última pregunta está enfocada a en qué lugar les gustaría ver la campaña, igual que las dos anteriores se les solicitó que calificaran por orden de importancia, con 1 a la más significativa, con 2



a la menos significativa y así sucesivamente, pero de igual forma no se siguió al pie de la letra la instrucción. Para nuestro análisis tomaremos las calificaciones con mayor frecuencia.

Los resultados de la gráfica, nos indican los lugares más demostrativos que las usuarias consideran convendría estar la campaña contra el acoso sexual.



Gráfica 88. Fuente. Elaboración propia con datos de la encuesta aplicada a las usuarias en Manzanillo. Julio, 2022. Lo que presenta la gráfica son los lugares prioritarios donde les gustaría ver la campaña tanto preventiva como informativa dirigida no sólo a las mujeres usuarias de la ruta 1 y 6 del municipio, sino hacia todos los actores sociales que intervienen.

El primer lugar es al interior de las unidades, ya que es donde se llevan a cabo las agresiones sexuales y por tratarse de un lugar estratégico, para que todos los usuarios del transporte colectivo, adviertan la campaña y sepan que se debe de actuar en contra de los acosadores.

En segundo lugar, están las redes sociales, porque la mayoría de las personas leen, consultan y se comunican por esos medios; en tercero lugar serían las paradas ya que ahí se pueden suscitar casos de acoso sexual.

Los lugares que tiene poca significación para poner la campaña según la opinión de las usuarias del transporte público en Manzanillo son: la radio, la televisión, los espectaculares, son lugares poco significativos para la campaña ya que están alejados del fenómeno que se suscitan en las unidades.

Los códigos QR son el lugar menos mencionado por las usuarias por el hecho de que no es tan factible sacar el celular, cuando van paradas en los camiones, además que no existe una cultura enfocada a la utilización de códigos QR, en los municipios.

Consideraciones finales de las encuestas.



La movilidad es un tema esencial ya que ocupa un papel de gran importancia en la sociedad a partir de ella, se permite la comunicación, las actividades económicas y sociales, también integra los espacios públicos, privados y las actividades del día a día. Sin una buena estructura urbana y municipal de movilidad se carece de calidad de vida que impacta directamente en las mujeres y niñas.

Hoy en día se viven varios fenómenos dentro de las ciudades urbanizadas y cada uno de ellos va cambiando la forma de moverse de las personas de un lugar a otro, estos fenómenos se dan por la falta de transporte, rutas adecuadas, inseguridad, conjuntos habitacionales en las periferias, lejos de los centros de trabajo que generará un aumento en las distancias y los tiempos de traslado.

Esto se puede observar en los municipios donde se realizaron las acciones para erradicar el acoso sexual en el transporte público como La Paz y Manzanillo que tienen zonas cercanas a playas.

Durante la aplicación de las encuestas en el transporte público, en Manzanillo, se alcanzó a percibir varios puntos importantes los cuales se enuncian a efecto de ser tomados en cuenta en la realización de estrategias para mejorar y fortalecer el contenido de los lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual transporte público concesionado.

Manzanillo es un municipio contiguo a la playa, tiene uno de los puertos más importantes de México, cuenta con zonas céntricas urbanizadas por completo, cuenta con todos los servicios para los habitantes del municipio. Con paradas establecidas, con techo y asientos, para los usuarios.

Pero en las zonas alejadas del centro y de la mancha urbana, no cuentan con paradas establecidas, no tienen infraestructura, ni iluminación, las paradas pueden ser en un árbol, en una esquina vacía, en una tienda así, las y los habitantes del municipio las conocen por que habitan en esas zonas, pero para un turista o una persona que no vive en Manzanillo, es imposible que las reconozcan y las ubiquen de primera instancia.

La ruta 6 pasa por zonas periféricas, que por momentos no hay casas, no hay nada, más que árboles, zonas de la playa y terrenos baldíos, lo que genera desconfianza a las personas usuarias, debido a que no hay ni letreros que te indiquen en qué lugar te encuentras.

Cuando llega el transporte (Puede ser un camión o motoneta) a zonas habitacionales el vehículo se mete por las calles y hace un recorrido rectangular y retorna al mismo lugar por el que entró, retomando la avenida principal, situación que desconcierta, ya que no hay mapas de las rutas y si no conoces el lugar, no se puede saber hasta dónde llegan o hasta dónde puedes bajarte.

No hay un sentido de movilidad para personas en mayor situación de vulnerabilidad como mujeres, niños, niñas, personas mayores o personas con alguna discapacidad, no hay rampas para sillas de





ruedas, ni pasamanos para que las personas mayores se sujeten y tengan más estabilidad al subir al camión de la ruta.

Los choferes no toman precauciones si se sube una persona embarazada o persona mayor, ya que se ponen en marcha sin poner atención, en lo que pueden ocasionar, como caídas o malos pasos entre las personas, situación que se vio reflejada en las encuestas.

iv. Desarrollo/ recomendaciones para la metodología Instalación Mesa Interinstitucional, Manzanillo.

Para la implementación de la estrategia, se considera por parte del Instituto Nacional de las Mujeres crear un mecanismo que permita dar seguimiento y coordinar las acciones para poner en marcha la aplicación de los Lineamientos una vez concluido el pilotaje en Manzanillo por lo que se procedió a integrar una Mesa de Trabajo Interinstitucional con fecha 13 de julio de 2022, evento que fue presidido por la Maestra Marta Ferreyra Beltrán, Directora General de Política Nacional de Igualdad y Derechos de las Mujeres del INMUJERES.

En la conformación de la Mesa participaron 17 personas integrantes de las distintas dependencias federales, estatales y municipales, contando con la presencia de la Lic. Griselda Martínez Martínez, Presidenta Municipal de Manzanillo, Col.; en dicho evento, se eligió como Secretaria Técnica a la Lic. Mayra Jazmín Contreras Contreras, quien funge como Jefa del área de Peritos y Coordinadora de la Unidad Integral de Género de la Subsecretaría de Modalidad, quien realizará las funciones de coordinar las acciones, convocar a reuniones, proponer la logística y dar seguimiento a la implementación de los Lineamientos en las rutas de transporte público colectivo.

Para la operación técnica de la Mesa de Trabajo, se recomienda primeramente integrar el mecanismo a los Lineamientos como parte de la operación en las entidades que desarrollarán estrategias de implementación; de igual forma, que se realice una guía metodológica de operación que establezca responsabilidades a quienes la integran y que estén relacionadas con las distintas etapas que establecen los propios Lineamientos, a efecto operativizar la Mesa y alinear los trabajos en cada etapa en los Municipios donde se implementen.

v. Resultados de los talleres realizados.

Como se ha indicado, con fechas 2 y 3 de julio, se realizaron capacitaciones dirigidas tanto al funcionariado como a operadores y concesionarios del Transporte en Manzanillo; estos se desarrollaron a través de una metodología participativa-vivencial que permite analizar mediante el estudio de casos los temas relativos al acoso sexual en el transporte, visto desde un aspecto macro (de donde proviene, qué lo ocasiona) hasta su individualidad (qué ocurre ante el acoso para la víctima); esto permite que se analicen los componentes de la problemática desde un diagnóstico



con datos concretos, pasando a la lectura de los casos y descomponiendo los elementos en su resolución con lo que se cuenta actualmente en conocimientos e instituciones; en la segunda parte del taller, se analizan los lineamientos, qué lo componen, cómo aplicarlos, qué implica para las instituciones responsables y coadyuvantes; al final, se analizan nuevamente los casos pero esta vez a la luz de los Lineamientos revisando cada etapa establecida.

Taller 1. Autoridades.

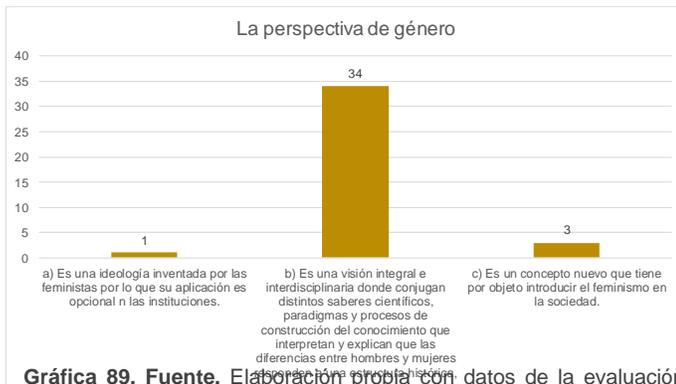
En el desarrollo del taller, se puede observar la conceptualización que tienen las y los participantes sobre los temas de género, perspectiva de género y violencia como mínimo, partiendo de la base de que cuando se trata del funcionariado, éstos ya cuentan con conocimientos previos de los temas; por ello, se establece una evaluación diagnóstica que permite conocer su percepción sobre dichos tópicos.

Por cuanto hace a los resultados, de la evaluación diagnóstica, para el curso de autoridades se puede comentar que asistieron 38 personas, 29 mujeres y 9 hombres, en su mayoría jóvenes entre 18 y 29 años (12 personas), seguido de 11 personas en el rango de 30 a 39 años, 8 de entre 40 a 49 años, 5 de entre 50 a 59 años y sólo 2 de 60 y más.

Las personas asistentes corresponden a instituciones federales, estatales y municipales de SEDATU, SETUTSA, DSP, Gobierno del Estado de Colima, SUBSEMOV, Procuraduría Agraria, Sistema Municipal de Justicia Cívica, Instituto Manzanillense de la Mujer y H. Ayuntamiento de Manzanillo.

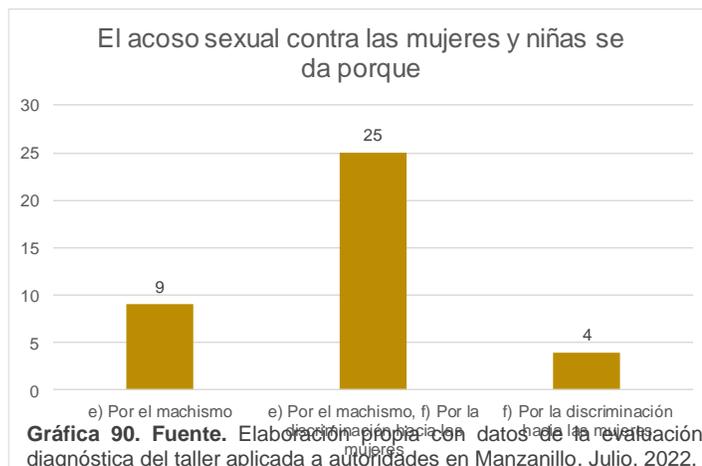
Los niveles de mando de las y los asistentes en su mayoría fueron operativos, pero se contó con la presencia de 2 mandos superiores y 6 mandos medios.

Por cuanto hace a la evaluación diagnóstica que permite identificar las áreas de oportunidad en materia de capacitación, se tiene que ante la pregunta sobre lo que es la Perspectiva de Género, 34 personas contestaron correctamente, 3 personas indicaron que es un concepto nuevo que tiene por objeto introducir el feminismo en la sociedad y 1 persona indicó que es una ideología inventada por las feministas por lo que su aplicación es opcional en las instituciones.



Gráfica 89. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en Manzanillo. Julio, 2022.

En cuanto a la pregunta sobre el porqué se da el acoso sexual contra las mujeres y niñas, todas las personas coincidieron en que es por el machismo y adicionalmente por la discriminación hacia las mujeres.



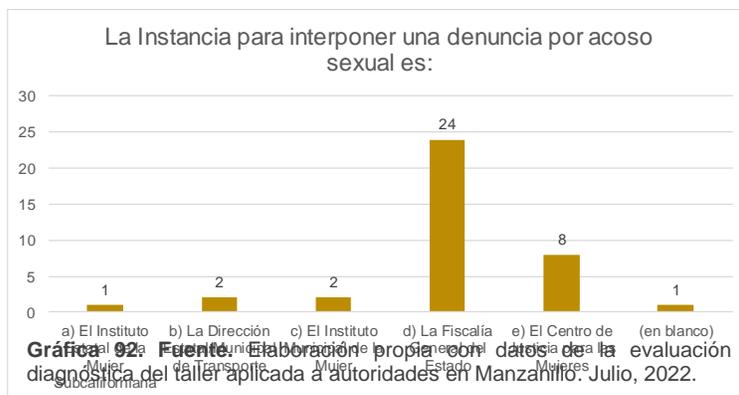
Gráfica 90. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en Manzanillo. Julio, 2022.

En lo que respecta a la percepción sobre que NO se da el acoso sexual en el transporte público, se obtuvieron respuestas en su mayoría como falso y 6 respuestas como verdadero lo que hace deducir que hay personas que no consideran que se esté presentando el acoso sexual en las rutas de transporte en Manzanillo; esta percepción se cruza con la información proporcionada por el instituto municipal de la mujer quienes indicaron que formalmente no existen denuncias sobre este tema, que tienen conocimiento de forma anónima pero que de manera formal no se tienen las denuncias ante la autoridad.



Gráfica 91. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en Manzanillo. Julio, 2022.

De igual forma, con relación a la autoridad a la cual deben acudir las usuarias en caso de denuncias por acoso sexual en el transporte público, se les preguntó ante qué autoridad se debe acudir, a lo que 24 personas indicaron que es en la Fiscalía General del Estado la autoridad correspondiente; 8 personas señalaron que es el Centro de Justicia para las Mujeres, 2 dijeron que el Instituto Municipal de la Mujer, 2 que la Dirección Estatal/municipal de Transporte y 1 persona que es el Instituto Estatal de la Mujer; 1 persona no contestó.

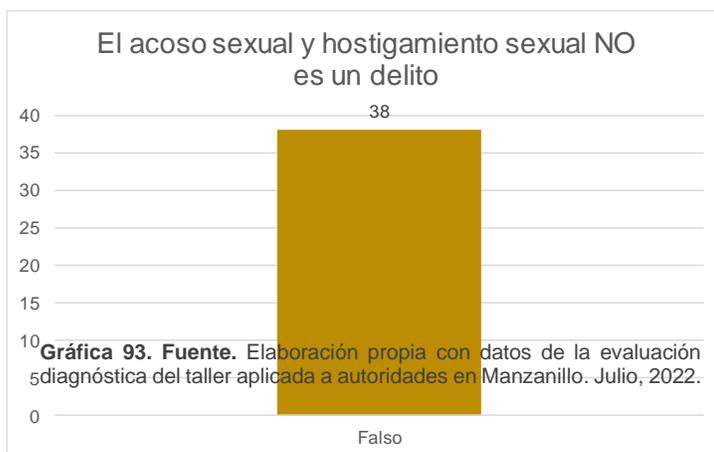


Gráfica 92. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en Manzanillo. Julio, 2022.





Por último ante la aseveración de que el acoso sexual y hostigamiento sexual NO son un delito, la totalidad contestó que es falso por lo que se asume que entienden que sí es un delito y que por supuesto tiene una sanción penal; sin embargo, tal como se dijo, en Colima, no se tiene específico el acoso sexual en el transporte público como delito pero si se tiene contemplado el abuso sexual que es el delito en que se encuadra, teniendo una clasificación de acuerdo a la edad de la víctima el cual puede ser perseguido por querrela o de oficio según sea el caso.

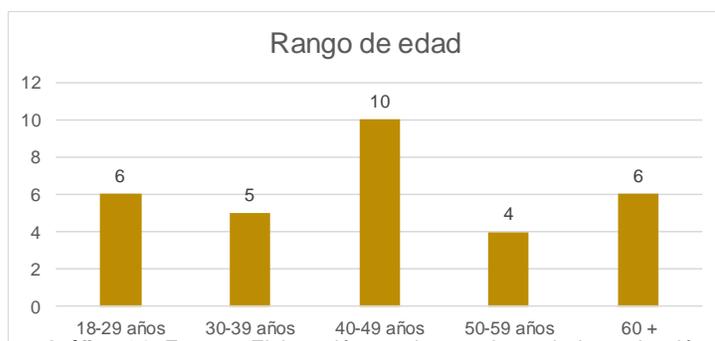


Gráfica 93. Fuente. Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a autoridades en Manzanillo. Julio, 2022.

Taller 2. Operadores/as de concesionarios/ias.

transporte y

Como se indicó, una de las acciones de capacitación se dirige a quienes están operando el transporte público colectivo y para el caso particular de Manzanillo se seleccionaron dos rutas de transporte siendo estas la 1 y 5, por lo cual, se convocó a que asistieran a la capacitación participando un total de 31 personas, 7 mujeres y 24 hombres; correspondiendo a edades en su mayoría entre 40 y 49 años (10), 6 personas entre 18 y 29 años, 6 de 60+, 5 entre 30 y 39 años y 4 entre 50 a 59 años, como se observa, en general las personas que trabajan en las rutas, corresponden a personas mayores de 40 años, lo cual también nos da una idea de la educación y percepción sobre los temas del curso.

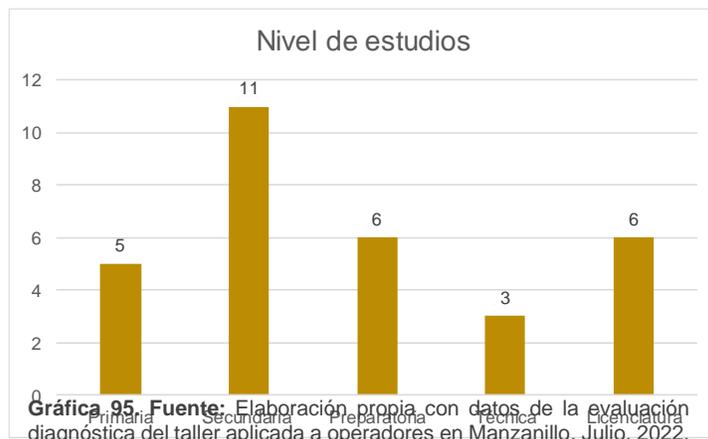


Gráfica 94. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.



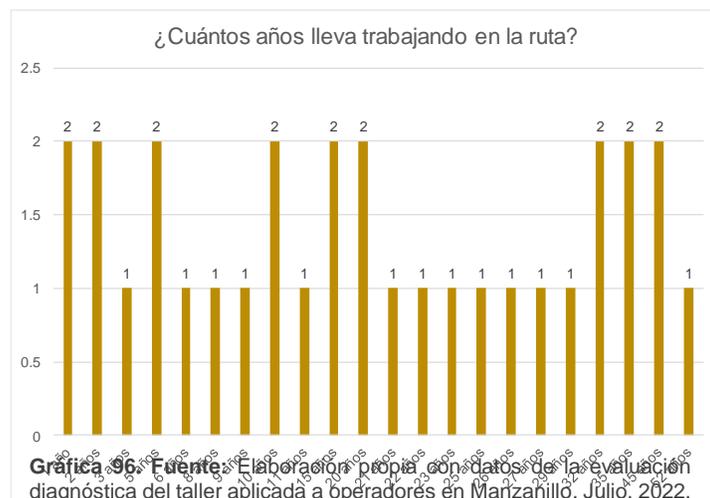


Para el caso de operadores y transportistas, se les preguntó sobre el nivel educativo que tienen, constatándose que la mayoría tiene básico como nivel más alto (5 primaria, 11 secundaria y 6 preparatoria), 3 tienen preparación técnica y 6 licenciatura.



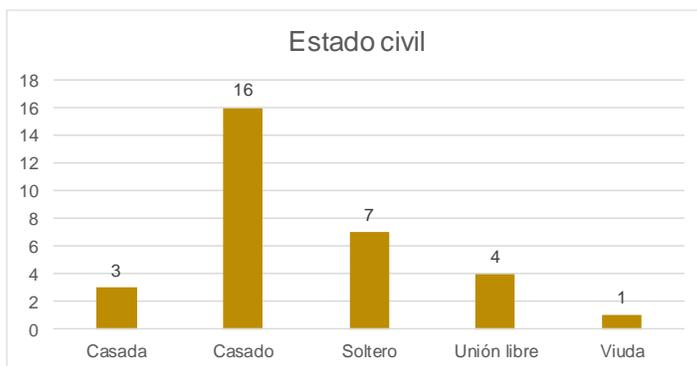
Gráfica 95. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

Un punto importante de análisis es el número de años que tienen como operadores/as de transporte colectivo público, mismas que varían, desde 1 año hasta 52 años, de éstos 21 personas cuentan con más de 20 años trabajando como operadores/as.



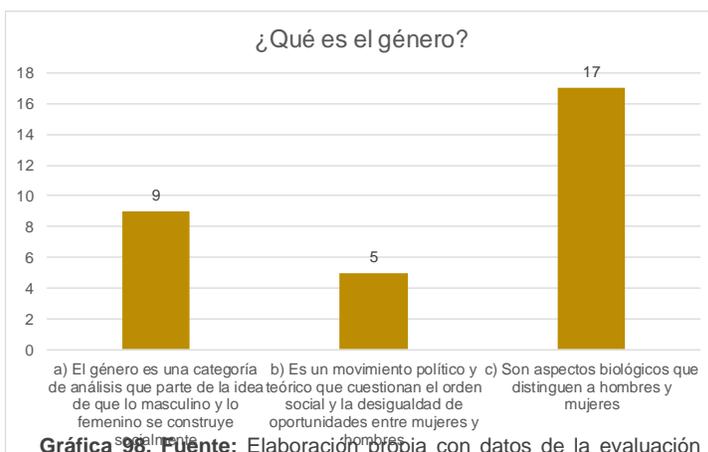
Gráfica 96. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

De igual forma, el estado civil de las personas asistentes, en su mayoría (19 personas) son casados/as, 7 solteras, 4 en unión libre y una persona es viuda.



Gráfica 97. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

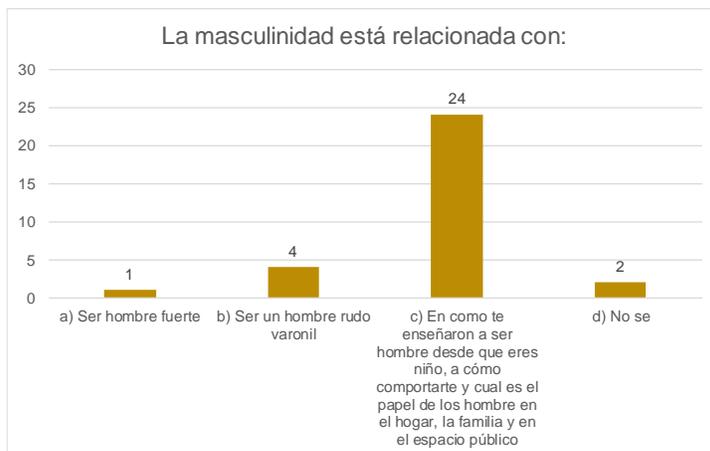
Con relación a la evaluación sobre conceptos de género, se puede apreciar que ante la pregunta sobre qué es el género, 17 personas contestaron que son aspectos biológicos que distinguen a hombres y mujeres; es decir, consideran que el género está asignado por una cuestión biológica confundiendo el concepto con lo que es el sexo de una persona; 9 personas contestaron correctamente considerando que es una categoría de análisis y 5 mencionaron que es un movimiento político teórico, confundiendo al feminismo en este caso; este resultado puede ser originado por la falta de capacitación en estos temas ya que como mencionaron no se les considera normalmente para cursos y talleres a menos que sean enfocados en cuestiones de transporte.



Gráfica 98. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

La pregunta anterior se relaciona por consiguiente con la masculinidad ya que se les preguntó con qué idea está relacionado el concepto a lo que contestaron 24 personas identificando claramente que se trata de la forma en que se enseña a ser hombre, desde que se es niño, a cómo comportarse y cuál es el papel de los hombres en el hogar, la familia y en el espacio público; 4 personas contestaron que es ser un hombre rudo y varonil, 1 persona respondió que es ser un hombre fuerte y dos respondieron no saber.



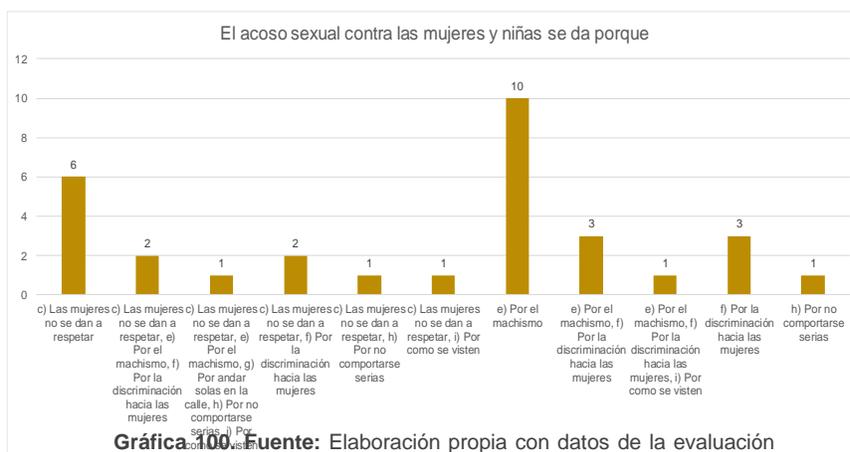


Gráfica 99. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

Respecto a la percepción que tiene sobre el porqué se da el acoso sexual contra las mujeres y niñas, se aprecian respuestas que tienen que ver con la naturalización del abuso, la cultura de la violación y la pederastia ya que se mencionó en el curso que las niñas están muy desarrolladas desde los 12 años y que no se comportan como tal por tanto motivan el abuso.

Esta percepción, se puede contrastar directamente con las respuestas que dieron, ya que 13 personas mencionaron como primera opción que el acoso sexual se da porque las mujeres no se dan a respetar; como segunda opción anotaron que por machismo; pero la mayoría de respuestas tiene un componente que culpabiliza a las víctimas ya que mencionaron también el hecho de que las mujeres “no se comportan serias”, “por salir solas a la calle” y “por cómo se visten”; de igual forma 11 personas indicaron que por discriminación.

Las respuestas provienen de la gran carga social respecto de la construcción del género, en donde la sociedad sigue tolerando prácticas que ponen a las mujeres y niñas en una posición subordinada, naturalizando la violencia basándose en la discriminación.



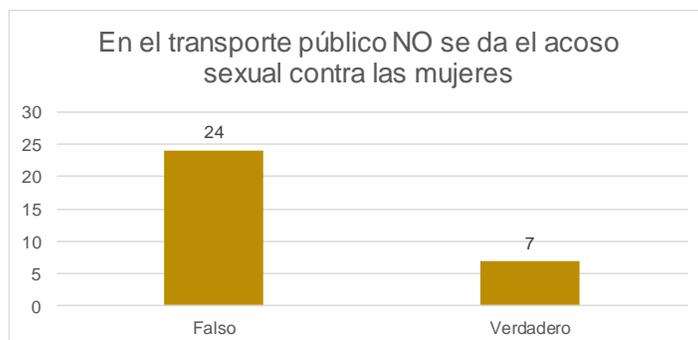
Gráfica 100. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.





Como se aprecia, la importancia de sensibilizar y capacitar a las y los operadores de transporte, -ya que son parte medular de la implementación de los Lineamientos- en temas de género, violencia contra las mujeres, derechos humanos y atención a víctimas se requiere de manera básica para operativizar de forma efectiva los Lineamientos, ya que en el medida en que se deje de naturalizar el abuso y la violencia hacia las mujeres y las niñas, así como dejando de culpabilizar a las víctimas, es que se dará una atención debida, basada en sus derechos.

De igual forma, al inicio del taller se les preguntó sobre casos de denuncia sobre acoso sexual que les haya tocado acompañar como operadores/as a lo que inicialmente mencionaron si se dan cuenta o saben de los acosos pero que las víctimas deciden no denunciar, por lo que no existen casos en los que se haya llegado hasta la denuncia; esto tiene que ver con la percepción de que no existe el acoso en el transporte, situación que se corrobora en la afirmación que se hizo sobre esta idea a lo cual 24 personas respondieron que es falso y 7 que es verdadero; lo que quiere decir que sí se tiene la percepción de que existe el acoso por la mayoría de las y los participantes pero por algunos no; naturalizando lo ocurrido en sus unidades, lo cual puede suceder debido a que como se notó en el taller, no identifican con claridad cuales conductas representan acoso sexual.

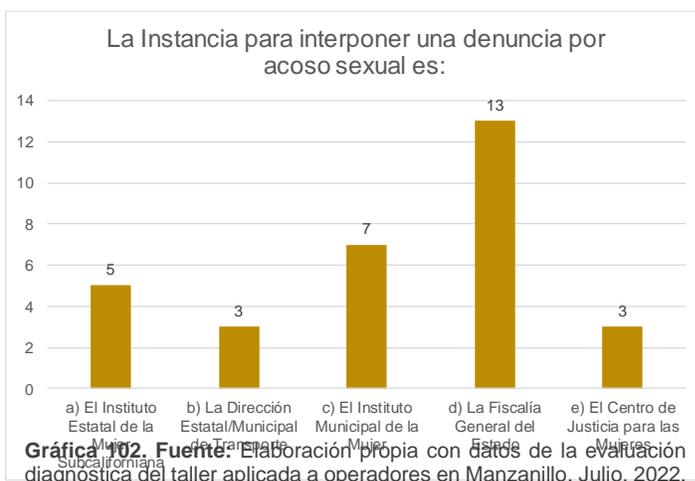


Gráfica 101. Fuente: Elaboración propia con datos de la evaluación diagnóstica del taller aplicada a operadores en Manzanillo. Julio, 2022.

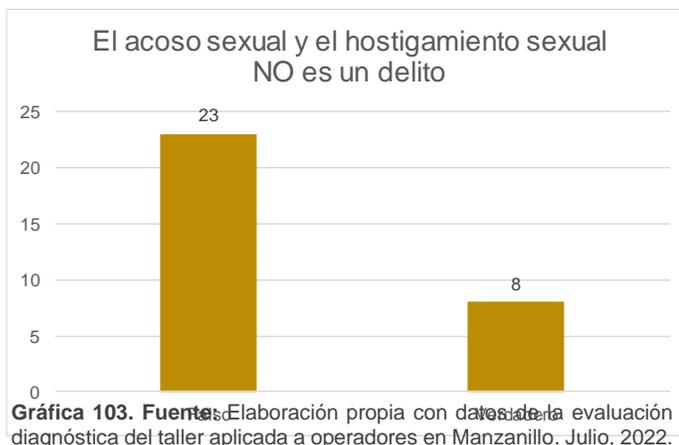
En cuanto al conocimiento que tienen sobre a qué instancia se debe acudir en caso de denuncia, se tuvo respuesta de que es en la Fiscalía General del Estado principalmente, con 13 respuestas, seguido del Instituto Municipal de la Mujer con 7 respuestas y 5 personas mencionaron que es en el Instituto Colimense de la Mujer; de igual forma 3 personas indicaron que es en el Centro de Justicia para las Mujeres y 3 que la Dirección Estatal/Municipal de Transporte. Estas respuestas tan variadas dejan notar que no existe un conocimiento estandarizado para quienes operan el



transporte sobre las instancias adecuadas que atienden denuncias por lo que es un tema recurrente para capacitación e información.



Por último, por cuanto hace al conocimiento sobre si el acoso sexual y el hostigamiento sexual son un delito, 23 personas indicaron que es falso y 8 que es verdadero; es decir la mayoría de asistentes tiene la idea de que sí es un delito y tiene consecuencias penales y 8 personas afirman que no lo es, por lo que se recomienda reforzar el conocimiento en temas normativos para las y los operadores.



vi. Áreas de oportunidad y retos



Las áreas de oportunidad principalmente se dan en la capacitación que será básica para una implementación efectiva de los Lineamientos, misma que no debe centrarse sólo en la forma de aplicarse dichos lineamientos, sino en los conocimientos que deben tener quienes serán ejecutores de la política, quienes darán seguimiento y también aquellas personas que participan en la ruta de atención a las víctimas.

Los retos siguen siendo aquellos que tienen que ver con el machismo que impera en el sector del transporte, la masculinización y el sistema patriarcal que naturaliza el abuso, la cultura de la violación y la falta de conocimientos que aunado a lo anterior generan apatía, desinterés y falta de sensibilización para la atención adecuada y la canalización de las víctimas que como ya se observó, representan a la población de mujeres más joven y que por su edad se encuentran en situación de vulnerabilidad ante los abusos.

4) Principales conclusiones y recomendaciones hacia la institucionalización de los lineamientos desde lo local.

La implementación de los Lineamientos en los municipios de La Paz, BCS., y Manzanillo, Col., permitieron poner a prueba la operatividad y la viabilidad de los mismos bajo el esquema planteado; de igual forma permite observar qué tan importante es la vinculación entre los tres niveles de gobierno y los distintos sectores del ámbito local como son la sociedad civil y ámbito empresarial, entre otros; por ello, a modo de conclusiones y recomendaciones, se sugiere que para eficientar la implementación en lo local en las entidades federativas y municipios, se debe contar con las condiciones básicas previas como son:

- Marco normativo identificado y revisado, a efecto de determinar si en el ámbito jurídico existen las atribuciones necesarias por parte de los Gobiernos Municipales para intervenir las rutas de transporte en la parte que les corresponda, a través de mesas de trabajo, foros y conferencias sobre movilidad, urbanismo y género.
- Consenso entre los actores políticos (sindicatos, concesionarios, líderes de transporte y líderes del sector) a efecto de socializar los lineamientos y asuman la correspondiente responsabilidad en la atención a la problemática, lo cual puede realizarse mediante mesas de trabajo, grupos focales y conferencias que deriven en convenios con compromisos claros y apoyos financieros de organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y con asesoramiento técnico como la USAID.
- Emisión de decretos por parte del Ejecutivo en el cual se haga un reordenamiento del transporte público, sectorizando mediante diagnóstico previo en donde participen autoridades legislativas, autoridades ejecutivas, estatales y locales, concesionarios pero



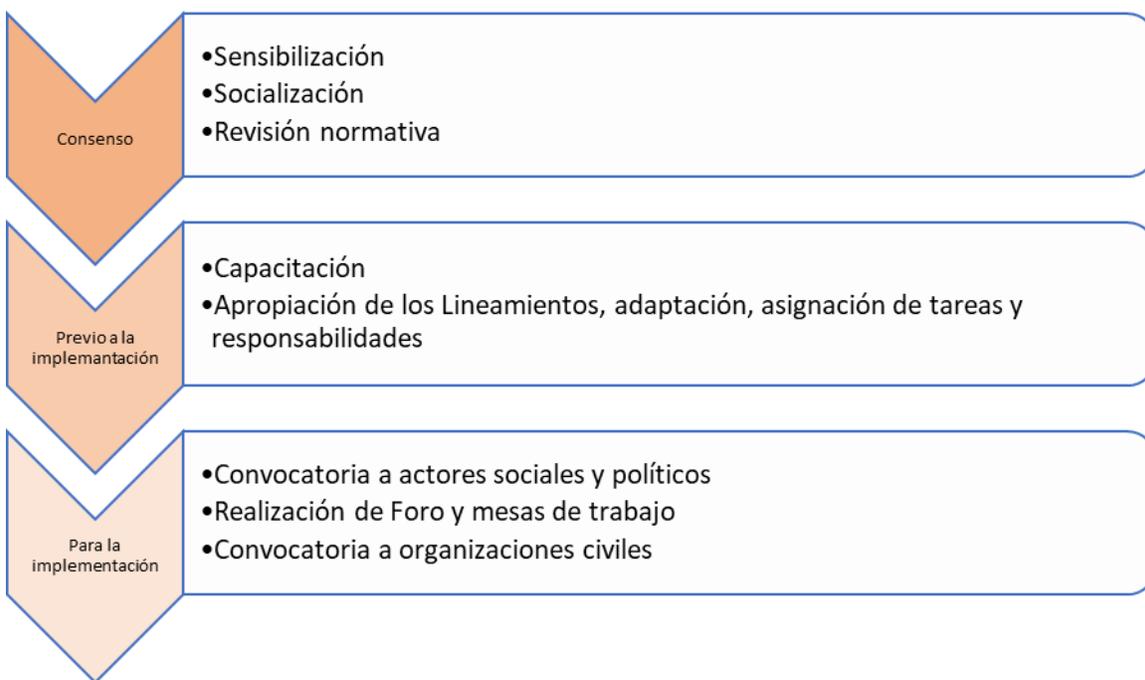
con el componente de participación ciudadana, específicamente de las mujeres, con enfoque de género, derechos humanos e interseccionalidad.

- Instalación de la Mesa Interinstitucional de trabajo que dará seguimiento a la implementación de los lineamientos, a efecto de contar con una guía operativa de la mesa a efecto de que su funcionamiento se base en las atribuciones y compromisos para coadyuvar en lo que les corresponda.

De igual forma, se plantean condiciones relativas a la etapa previa que deberá facilitarse mediante capacitación y acompañamiento a los gobiernos locales en la implementación en todas las rutas.

Entre las etapas que se proponen está la de capacitación y formación lo cual deberá plantearse y asegurarse que asistan quienes tienen nivel de toma de decisión y las áreas operativas que tienen contacto directo con la atención a víctimas.

Entre las condiciones previas se proponen las siguientes:



Esquema 1. Fuente: Elaboración propia con datos recabados en La Paz, Baja California Sur y Manzanillo, Colima.

Consenso. El consenso es entendido como acuerdo o conformidad de todas las personas que pertenecen a una colectividad, para el caso de la implementación de los lineamientos, es importante llegar a acuerdos colectivos ya que la movilidad puede beneficiar el desarrollo de un lugar pero sobre todo, es un tema de justicia para las mujeres, no se trata de una prerrogativa por sexo, sino que es un tema de género, ya que tanto las consecuencias, como la operación de las





unidades está mayormente masculinizada, lo cual se observó al menos en la Paz en donde no hay una sola conductora en el transporte público; pero si en el transporte comercial; en cambio, en Manzanillo, si hay mujeres que tienen concesiones y operadoras, aunque en un número minoritario.

De ahí que la política de movilidad debe ser integral y forzosamente requiere de una sensibilización respecto de la problemática que podría darse en dos vías; una por el análisis de género y movilidad y segunda por análisis de violencia contra las mujeres y niñas, dándole voz a las mismas mediante mensajes, testimonios y sobre todo datos, muchos datos.

Recordando que tal como se estableció en Cumbre 2018 del Foro Internacional del Transporte³, el transporte es una cuestión de género, la política del transporte no es neutra, tal como se manifestó en los Retos.

2. Retos para la planeación del transporte público con perspectiva de género

De acuerdo con GIZ-SUTP (2018), la perspectiva de género es el proceso de evaluar las implicaciones para las mujeres y los hombres de cada acción planeada, en todas las áreas y todos los niveles. Es una herramienta para hacer que las preocupaciones y experiencias de las mujeres, así como de los hombres, sean una dimensión integral del diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de políticas en todas las esferas políticas, económicas y sociales para que las mujeres y los hombres se beneficien por igual y no se perpetúe la inequidad.

“El transporte no es neutro al género. Hombres y mujeres tienen diferentes responsabilidades y roles socioeconómicos, los cuales están asociados con diferentes patrones de uso, acceso y necesidades de transporte. Sin embargo, no hay mucha evidencia recolectada sobre las necesidades diferenciadas de viaje por género entre hombres y mujeres” (Ministerio de Transportes del Gobierno de Chile, 2018).

En cuestiones de patrones de viaje, las mujeres con mayores ingresos tienden a tener patrones de viaje similares a los de los hombres, pero no es el caso en clases socioeconómicas más bajas, por lo que es importante obtener información con la desagregación por género, edad, nivel de ingresos, entre otros, para poder ofrecer la infraestructura y servicios de transporte que satisfagan las necesidades de ambos géneros. Al respecto, en el ámbito urbano se ha visto que los hombres realizan mucho menos viajes y generalmente son para actividades de trabajo, en cambio las mujeres a menudo deben hacerse cargo de varias cuestiones durante el día, como llevar y traer a los niños a la escuela, hacer compras, ir al trabajo – lo que explica la tendencia a hacer viajes más dispersos y encadenados (ver Figura 4), es decir, combinan varios propósitos de viaje para tratar de ahorrar tiempo, pues lo tienen muy limitado (lo que se denomina pobreza de tiempo); además, deben tratar de ahorrar dinero (GIZ-SUTP, 2018).

³ <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=488&IdBoletin=179>





Debido a que algunas mujeres deben llevar bebés en carritos, niños o las bolsas de las compras, se les dificulta más subir y bajar escaleras, por lo que es importante que el acceso a la infraestructura de transporte y a los vehículos tome en cuenta dichas necesidades; la tendencia sería lograr un transporte inclusivo, en donde la mayoría de las necesidades estén cubiertas, incluyendo la de los niños, jóvenes, ancianos y personas con alguna discapacidad.

Esta postura, se comprueba tan simple y llanamente con lo trabajado en este proyecto ya que se reafirma mediante la aplicación de la encuesta y una vez realizada la etapa de difusión que las mujeres y niñas requieren usar su voz para plantear sus necesidades específicas, que una vez encontrando los espacios para expresar lo que les ocurre en su vida cotidiana y conociendo la ruta para denunciar, harán uso de esa y cualquier otra herramienta o mecanismo que les facilite acceder a la justicia.

De hecho, las respuestas de las usuarias muestran claramente que se deben mejorar diversos aspectos del transporte, pensando no solo en ellas, sino en otros grupos que por su condición de discapacidad, edad o condiciones especiales requieren.

Socialización. Por otra parte, el proceso de concenso, también requiere de socialización refiriéndose a que se propone que conozcan mediante una mesa de trabajo, conversatorio o conferencia los Lineamientos e identifiquen la parte que les corresponde como concesionarios/ias del servicio; esto permitirá generar compromisos serios de forma pública y facilitará la aceptación de la parte que les corresponde, máxime si se hace con presencia de medios y ciudadanía, sobre todo mujeres usuarias.

De igual forma, se propone realizar una rueda de prensa en el lugar a implementarse los lineamientos de modo tal que los medios de comunicación difundan los lineamientos para generar expectativa y que los actores estratégicos se apropien de ellos y se involucren en el proceso.

Revisión normativa. El tema del transporte público tiene su propia dinámica jurídica; por un lado la parte administrativa que corresponde al ejecutivo y por otra, la parte de responsabilidad civil y penal; que conlleva un esquema normativo de tres niveles de gobierno que lo rigen; federal (Lineamientos), estatal (Concesiones y justicia) y Local (Reglamentación, seguridad pública y jurisdicción) por lo cual, la revisión normativa debe hacerse mediante trabajo coordinado, involucrando, como ya se ha propuesto al poder legislativo estatal y a cabildo del municipio o municipios en donde se vaya a implementar a efecto de armonizar el tratamiento jurídico para facilitar la implementación de los lineamientos, incluso, involucrando a las autoridades de poder judicial y de procuración de justicia para la parte penal o civil, lo cual puede hacerse mediante Foros de consulta, mesas de trabajo y grupos focales a efecto de lograr una incidencia que permita llevar los cambios normativos necesarios a tribuna en donde se podrá concensar también su aprobación.



Previo a la implementación. Como parte de las acciones previas que se considera elementales para una mayor efectividad y aceptación de la aplicación de los lineamientos, se considera una etapa de capacitación a los actores de los sectores que estarán participando en la aplicación de dichos lineamientos; en esta etapa como ya se expuso, se propone un esquema base de temas como son: Género, Perspectiva de Género, derechos humanos de las mujeres, prevención y atención de la violencia contra las mujeres y niñas y movilidad con enfoque de género, así como un taller específico para la implementación de los lineamientos.

Esto permitirá la apropiación de los lineamientos, identificación de aspectos que habrá que adaptar al lugar de implementación, así como la asignación de responsabilidades acordes a las atribuciones competentes.

Implementación. Tal como lo establecen los propios lineamientos, se convoca a los actores políticos y sociales estratégicos para la efectividad en su aplicación; el esquema de convocatoria debe basarse en el marco normativo para cada entidad federativa en al menos ocho leyes principales y sus reglamentos:

- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia
- Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres
- Ley del transporte público
- Ley orgánica Municipal
- Ley de derechos de Niñas, Niños y Adolescentes
- Ley Estatal de Víctimas
- Ley Estatal para Prevenir la Discriminación
- Ley que crea al Instituto Estatal de la Mujer u homólogo

De esta forma, se podrá establecer la responsabilidad jurídica que deriva en la obligatoriedad para las y los servidores públicos de atender la problemática, contando con atribuciones para participar en la implementación e integrarse a la mesa de trabajo interinstitucional.

Convocatoria a foros y mesas de trabajo. Los foros y mesas de trabajo pueden representar una herramienta muy útil para lograr varios puntos que se mencionan en el proceso, como son sensibilizar, visibilizar y convocar. Por ello, se deben desarrollar a nivel estatal con participación municipal y de los actores estratégicos sin olvidar el componente más importante que son las usuarias; en la medida que se escuchen los testimonios y las demandas de las mujeres, niñas y adolescentes, se facilitará la aplicación.



Recomendaciones finales.

Un actor importante que se debe incorporar en la implementación de los lineamientos es al ámbito legislativo tanto estatal como municipal, ya que se debe trabajar en la incidencia para normar los aspectos clave que combatan e inhiban el acoso sexual en el transporte público. En cuanto al marco normativo, se propone realizar un acompañamiento en la etapa previa en el ámbito legislativo de cada estado a efecto de que se pueda incluir el acoso sexual en el transporte público como un delito debido al impacto que tiene en las víctimas respecto del desarrollo de su vida cotidiana y los efectos a largo plazo que se quedan en las víctimas, de igual forma, generar mediante las mesas de trabajo propuestas de regulación del transporte incluyendo un mecanismo de atención en las rutas.

En este sentido, el proceso se contempla con al menos tres meses previos a la implementación de los Lineamientos a efecto de contar con suficiente tiempo para la etapa de sensibilización y socialización del proyecto de implementación.

De igual forma, en la etapa previa de capacitación se considera necesario que se construya un modelo base de capacitación que contemple la sensibilización y capacitación al personal de mandos tanto superiores como mandos medios sobre conceptos básicos de género, sistema sexo-género, derechos humanos de las mujeres, prevención y atención de la violencia contra mujeres y niñas, así como igualdad e inclusión por lo que este modelo contemplaría al menos 16 horas para poder incluir los temas sugeridos.

Asimismo, se propone incluir en las capacitaciones a fiscales, autoridades comunitarias y personal de atención directa a usuarias víctimas de violencia con la finalidad de que, cuando corresponda atender casos, se conozcan los pasos a seguir y ante qué autoridades se deberá canalizar a las víctimas.

En cuanto a la campaña de difusión, se propone se inicie con al menos un mes de anticipación y se concluya un mes después de la implementación a efecto de poder medir con mayor precisión el impacto y beneficios que ésta presenta para identificar los casos y naturalizar la denuncia.

Para el caso de la aplicación de encuestas, se propone ampliar la cobertura mediante las redes sociales, correos electrónicos y otras plataformas virtuales a efecto de tener mayores datos para el diagnóstico.

Por otra parte, en la etapa de implementación, respecto de la capacitación se sugiere que los talleres tengan una duración mínima de 4 horas, máximo 6 a efecto de incluir los temas de género, prevención de la violencia y movilidad con perspectiva de género.

Por último, la aplicación de los Lineamientos es viable, adaptable y permite abrir brecha respecto de la atención a la problemática que viven millones de mujeres, niñas y adolescentes en las rutas



GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

de transporte tan diversas de acuerdo a la entidad federativa de que se trate y que, por la diversidad de las rutas, las ciudades y la organización que cada Estado realiza en materia de otorgamiento de concesiones, permisos, regulación y sanción.





GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

Anexos

- b. Memoria fotográfica

Manzanillo





¿Qué hacer ante un hecho de acoso sexual?

- 

Si eres víctima de acoso sexual, **expresalo** o **avisa al conductor**

1
- 

Si observas el hecho de acoso sexual, **avertalo**, **interrumpe la acción** y **solicita apoyo al conductor**

2
- 

El conductor ubicará a la persona afectada en un lugar **seguro dentro de la unidad** y **avisará** que se presentó un hecho de acoso sexual

3
- 

Ante un hecho de acoso sexual el conductor deberá **detener el vehículo** y **activar el protocolo de atención**

4
- 

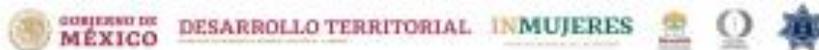
Si **no decides denunciar**, nos aseguraremos de que **regreses con bien a tu destino** y el agresor **deberá huir de la unidad**.

5
- 

Si **decides denunciar**, se te **otorgará acompañamiento** por parte de la autoridad

6

Para reportes llama a Seguridad Pública
Tel. 314 113 1900 o al 314 101 9872
Av. Sor Juana Inés de la Cruz, Segunda Sección S/N. Col. Nvo. Salagua
Para acompañamiento llama al Instituto Municipal de la Mujer
Manzanilense al Tel. 314 164 7563 o al 314 872 9969





La Paz

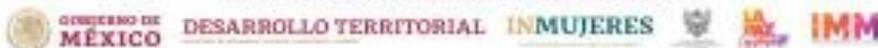




¿Qué hacer ante un hecho de acoso sexual?

- 1 Si eres víctima de acoso sexual, expónlo o avisa al conductor
2 Si observas el hecho de acoso sexual, acércate, interrumpe la acción y solicita apoyo al conductor
3 El conductor ubicará a la persona afectada en un lugar seguro dentro de la unidad y avisará que se presentó un hecho de acoso sexual
4 Ante un hecho de acoso sexual el conductor deberá detener el vehículo y activar el protocolo de atención
5 Si no decides denunciar, nos aseguraremos de que llegues con bien a tu destino y el agresor deberá dejar de la unidad.
6 Si decides denunciar, se te otorgará acompañamiento por parte de la autoridad

Para denuncia acude al Centro de Justicia para las Mujeres Carabineros, Bella Vista, 23050 La Paz, B.C.S. Tel. 612 688 1236
Para acompañamiento llama al Instituto Municipal de la Mujer de la Paz al Tel. 612 121 1829 o al 612 123 3440.





GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



Ricardo
2022 Flores
Año de
Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA





GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



2022 Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



2022 Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



Ricardo
2022 Flores
Año de **Magón**

PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



Ricardo
2022 Flores
Año de
Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



c. Listas de asistencia talleres

INMUJERES



DESARROLLO TERRITORIAL

IMPLEMENTACIÓN DE LOS ENLACES PARA PREVENIR Y ATENDER EL ACOSO SEXUAL CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

LISTA DE ASISTENCIA

ACCIÓN	Taller sobre acoso sexual, denuncia, acciones contra el acoso sexual y atención en los casos correspondientes
LUGAR Y FECHA	6/21/2022 - Manzanillo Col.
PROYECTO	Módulo de Atención Ciudadana - Manzanillo - Terminal Línea 1 (Módulo)

LISTA DE ASISTENCIA								
#	Nombre (Apellido, Primer Apellido, Segundo Apellido)	Sexo (Mujer/Hombre)	Edad	Ocupación	Residencia (Calle y número)	Institución	Cuenta telefónica (Número de teléfono)	Firma
1	Bonifacio López G.	H	72	conductor	trams P.	secundaria	314844224	[Firma]
2	Alicia García M.	F	63	conducidora	trams P.	prepa	314148530	[Firma]
3	Hector Villaseca	H	53	operador	trams P.	prepa	314148531	[Firma]
4	Fernanda García	F	21	socia	TUMSA	L.C.	314303787	[Firma]
5	CRISTINA GARCIA	F	40	SOCIA	TUMSA	TEC	314193200	[Firma]
6	OMAR JACQUES	H	40	operador	TUMSA	secundaria	314148530	[Firma]
7	Said T. Ramirez Larios	F	25	Operador	TUMSA	Bachillerato	3141164118	[Firma]
8	José Luis García Alt.	H	37	Operador	TUMSA	secundaria	3141836874	[Firma]
9	Esteban Américo Amador H	H	52	operador	TUMSA	canale P	3141161829	[Firma]
10	BERENICE Godínez Nájera	F	52	Operador	TUMSA	secundaria		[Firma]
11	José Alberto Ortega Ramírez	H	42	conducidor	Transporte Reg.	Licenciatura	trabajo en el sistema de gestión	[Firma]
12	ANA GONZALEZ GARCIA J.	F	16	-	TUMSA	Preparatoria	3142118201	[Firma]





SEM PARTICIPACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS PARA PREVENIR Y ATENDER EL VIOLANCIAS CONTRA LAS MUJERES EN EL TRÁNSITO PÚBLICO COLECTIVO

LISTA DE ASISTENCIA

ACCIÓN: Taller Activa, desarrollo de mesas, acciones directas para prevenir y atender el violanncia en el transporte público colectivo

LUGAR Y FECHA:

FECHA ELABORADA: 08/05/2022

#	Nombre (Nombre, Primer Apellido, Segundo Apellido)	Sexo (Mujer / Hombre)	Edad	Ocupación	Institución a la que pertenece	Nivel Educativo	Dirección de correo electrónico o teléfono	Firma
1	Mayer Colinas	Mujer	38	Unidad de Género Silbo	Subsecretaría de Moravia	Licenciatura	mayer.colinas@inec.gob.mx	[Firma]
2	Carlos Flores Ortiz	Hombre	48	CHOFER		SECUNDARIA		[Firma]
3	MARCOS SANCHEZ D	HOMBRE	63	CONDUCTOR TURSA		PREPARATORIA		[Firma]
4	Esmeralda Vargas	H	72	CONDUCTOR				
5	Luis Okulko Suiz	Hombre	44	Preparatoria	Secretaría de Planeación y Desarrollo Urbano	Preparatoria	okulko@inec.gob.mx	[Firma]
6	Hilario Rafael Rojas	Hombre	69	CHOFER	SENAE	PRIMARIA		[Firma]
7	José Manuel Ortiz Méndez	Hombre	48	CHOFER	INTI BUS	SECUNDARIA		[Firma]
8	Aurubita A. Mejía C.	Mujer	39	CONDUCTOR	SETUSA	Licenciatura		[Firma]
9	PATRICIA RAMIREZ P	Mujer	40	CHOFER	TUMSA	SECUNDARIA		[Firma]
10	Elena Estrella Zúñiga S.	Mujer	34	CHOFER	Alianza	SECUNDARIA		[Firma]
11	Josua Jimenez V	Hombre	38	Preparatoria	Alianza	Licenciatura	jimenez@inec.gob.mx	[Firma]
12	J. Socorro Lopez S.	H	59	CHOFER	Alianza	primaria	314 3359	[Firma]





d. Cartas descriptivas e instrumentos para las encuestas



Taller: Actúa, acompaña, denuncia. Acciones contra el Acoso Sexual hacia las mujeres en rutas de transporte.

Manzanillo Col.

Lugar y fecha: 3/Jul/22

Esta evaluación PRE nos permite identificar si se cumplió con los objetivos del taller sobre distintos temas que se trataron en el mismo, por lo que le agradeceremos su amable respuesta. No es un examen por lo que sientase en libertad de contestar con tranquilidad.

1. Rango de edad (subraye)

- 18-29 años
30-39 años
40-49 años
50-59 años
60+

2. Nivel de estudios.

Secundaria

3. ¿Cuántos años lleva trabajando en la ruta?

2 años

4. Estado Civil

Casado

5. ¿Qué es el género?

- a) El género es una categoría de análisis que parte de la idea de que lo masculino y lo femenino se construye socialmente
b) Es un movimiento político y teórico que cuestiona el orden social y la desigualdad de oportunidades entre mujeres y hombres
c) Son aspectos biológicos que distinguen a hombres y mujeres
d) No se

6. La masculinidad está relacionada con:

- a) Ser hombre fuerte
b) Ser un hombre rudo y varonil
c) En como te enseñaron a ser hombre desde que eres un niño, a cómo comportarte y cuál es el papel de los hombres en el hogar, la familia y en el espacio público.
d) No se

7. El acoso sexual contra las mujeres y niñas se da porque (puedes escoger varias)

- a) Ellas lo provocan
b) Las mujeres se dan a desear
c) Las mujeres no se dan a respetar





Taller: Actúa, acompaña, denuncia. Acciones contra el Acoso Sexual hacia las mujeres en rutas de transporte.

05/Jul/22
Marcelino Col.

Esta es una evaluación que permite conocer el nivel de satisfacción de las y los asistentes al taller. Agradeceremos calificar todos los aspectos.

1.El contenido del taller es acorde con el título del mismo.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

2.Los temas cumplieron mis expectativas.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

3.El contenido del curso es útil para mi vida personal y en el trabajo.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

4.Los temas fueron explicados de manera sencilla y fácil.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

5.La duración del curso fue adecuada

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

6.Los materiales del curso son didácticos y fáciles de utilizar

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

7.La metodología del curso me pareció adecuada

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

8.El desempeño de las ponentes/talleristas fue...

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

9.Las talleristas explicaron los temas de manera fácil.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

10.Recomendaría este curso.

1	2	3	4	5 <input checked="" type="checkbox"/>
---	---	---	---	---------------------------------------

11.Recomendaciones y sugerencias para mejorarlo.

ME GUSTARIA QUE UBIERAN TALLERES

¡Gracias por su participación!





GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



Ricardo
2022 Flores
Año de **Magón**

PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



INSTALACIÓN DE LA MESA DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

LINEAMIENTOS PARA PREVENIR Y ATENDER EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO PUBLICO COLECTIVO

I. Participantes

No.	Nombre	Cargo
1	Lic. Griselda Martínez Martínez	Presidenta Municipal del Ayuntamiento de Manzanillo
2	Lic. Blanca Livier Rodríguez Osorio	Subsecretaria de Movilidad de Colima
3	Mtra. Marta Ferreyra Beltrán	Directora General de la Política Nacional de Igualdad y Derechos de las Mujeres del INMUJERES
4	Lic. Catalina Suárez Dávila	Directora del Instituto Colimense de Las Mujeres
5	Mtra. Verónica Solís Salas	Directora del Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense
6	Lic. Tania Fajardo	Área de Planeación del Instituto Colimense de Las Mujeres
7	Mtra. Mabel Griselda Almaguer Torres	Directora de Proyectos Estratégicos de la SEDATU
8	Mtra. María Margarita Cortés Cid	Directora del Sistema Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres
9	Ing. Jesús Ríos Aguilar.	Director General del Sistema Integral de Movilidad de la Subsemov en Colima
10	Lic. Karla Nai Assaleih Preciado	Regidora Del H. Ayuntamiento de Manzanillo y presidenta de las Comisiones de Salud Pública





INSTALACIÓN DE LA MESA DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

LINEAMIENTOS PARA PREVENIR Y ATENDER EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO PUBLICO COLECTIVO

Lineamientos, pero también abrir la puerta a hablar de la dignificación del trabajo de las personas operadoras.

- La Mtra. Verónica Solís Salas Directora del Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense presentó las acciones realizadas en el marco del programa "Seguras transitamos" y reafirmó su compromiso y apoyo desde el Instituto Municipal de la Mujer Manzanillense, para los trabajos siguientes.
- Finalmente, el Sr. Juan Gabriel García Almada Coordinador operativo del sistema único de transporte en Manzanillo y concesionario de la ruta, comentó la importancia que tiene para los operadores ser tomados en cuenta, mencionó que estas acciones que se están realizando van a ayudar a hacer un cambio de conciencia y de cultura y además ayudarán a mejorar el servicio de transporte. Asimismo, contribuirá para que los operadores que sepan el protocolo a seguir en estos casos, pero además la importancia de hacerles saber que esto no es una pérdida de dinero y de tiempo, si no más bien una necesidad, algo que se tiene que hacer y lograr. Mencionó que la coordinación que existe entre el Estado y Municipio es fundamental para poder trabajar el tema de paraderos, el tema de banquetas seguras entre otros temas que tiene que ver con el transporte, esto para que las mujeres puedan llegar seguras a casa, al trabajo y escuela, así también reafirmó su compromiso para lograrlo.
- Para cerrar la sesión, la Mtra. Marta Ferreyra Beltrán agradeció a las y los asistentes, quedando formalmente instalada la Mesa institucional para la implementación y seguimiento de acciones para la prevención, atención y sanción del acoso sexual en el Transporte Público de Manzanillo, Colima.

IV. Acuerdos

No	Acuerdos	Responsable
1	Envío de la propuesta de objetivos y actividades de los actores en el marco de la mesa	INMUJERES
2	Realización de segunda reunión de la Mesa Interinstitucional en la primera quincena de agosto de 2022	INTEGRANTES DE LA MESA





GOBIERNO DE
MÉXICO



INMUJERES

INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES

Av. Barranca del Muerto 209, Col. San José Insurgentes, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03900, Ciudad de México.
Tel: (55) 5322 4200 www.gob.mx/inmujeres



Ricardo
2022 Flores
Año de **Magón**

PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA