

**ESTUDIO PARA GENERAR LINEAMIENTOS PARA LA PREVENCIÓN Y
ATENCIÓN DE CASOS DE ACOSO SEXUAL CONTRA LAS MUJERES EN
EL TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO Y SU PILOTAJE**

DOCUMENTO DE ENTREGA FINAL

Tabla de contenido

Introducción.....	4
Antecedentes	7
Nota metodológica.....	11
Trabajo de gabinete	12
Entrevistas a profundidad	12
Piloteo de la propuesta de lineamientos.....	13
Diseño de estrategia de capacitación.....	14
Diseño de sondeo a usuarias	16
Marco teórico - conceptual.....	17
Resultados de las entrevistas.....	19
Marco de las políticas públicas.	20
Diagnóstico.....	21
Prevención.....	22
Infraestructura.	22
Unidades.	23
Operación.....	25
Mecanismos de coordinación.....	26
Estrategia de comunicación.	27
Atención.	28
Infraestructura.	28
Unidades.	29
Operación.....	30
Mecanismos de coordinación.....	30
Mecanismos de seguimiento y evaluación.....	31
Estrategia de capacitación.	32
Taller dirigido a quienes operan las unidades.	33
Taller dirigido a directivos de empresas de TPC, servidores y servidoras públicas.	35
Taller para enriquecer la propuesta de lineamientos.	37
Sondeo de percepción de usuarias.....	38

Propuesta de lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público colectivo/concesionado	46
Medidas de prevención.....	47
Medidas de atención.....	54
Bibliografía.....	63
Anexos	71
Anexo I. Relación de personas entrevistadas	71
Anexo II. Instrumento de entrevista a profundidad.	73
Anexo III. Cartas descriptivas y formato de evaluación	75
Anexo IV. Memoria fotográfica de los talleres	88
Anexo V. Cuestionario para sondeo.....	95
Anexo VI. Memoria fotográfica del sondeo de percepción de usuarias ruta 88 -CDMX	100
Anexo VII. Mapeo de políticas en materia de prevención y atención ante casos de acoso sexual en contra de las mujeres en el transporte público en México.	103
Anexo VIII. Buenas prácticas internacionales de prevención y atención de la violencia y acoso sexual en el transporte público.	129
Anexo IX. Estrategia de Comunicación	145

Introducción

Para construir el Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (PROIGUALDAD 2020-2024), el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) organizó 32 foros estatales con más de 4 mil mujeres ciudadanas (mujeres migrantes, afromexicanas, indígenas, lésbico-gay, jornaleras, mujeres jóvenes, adultas mayores, con discapacidad, madres jóvenes, académicas y de organizaciones civiles).

En los foros, las mujeres expresaron diversas problemáticas que requerían atención, por lo que el Inmujeres diseñó y aplicó una metodología con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal (APF) para vincular las demandas ciudadanas de las mujeres en los Foros con el quehacer de las dependencias y entidades. En el caso del ámbito de competencia de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), una de las demandas de las mujeres tenía que ver con la gravedad y extensión del problema del acoso sexual en el transporte público concesionado¹.

A lo largo de este recorrido en el territorio nacional, las mujeres mexicanas expresaron los siguientes testimonios sobre acoso sexual en el transporte público:

- “Tener espacios y transporte seguros, no me siento segura caminando o viajando sola.” (CDMX)
- “Hay una normalización de la violencia de género (SLP)
- Acoso sexual en los diferentes ámbitos, sobre todo el acoso sexual callejero y en el transporte” (Puebla)
- No hay unión. cuando alguien está en peligro la gente no es unida, por ejemplo, cuando a alguien la están acosando”,
- “se cree que está bien faltarle el respeto a la mujer por la ropa que viste” ...”Lo mínimo que te puede pasar si te subes en el transporte público con una falda es que te den una nalgada” (EDOMEX)
- “Hace falta de protocolos por que hay acoso sexual y no hay a donde acudir a denunciar” (Oaxaca)

A partir de la problemática detectada y de las líneas de acción establecidas en el PROIGUALDAD, específicamente 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”. En tal sentido, el Inmujeres y SEDATU acordaron a través de un

¹ Esta demanda de las mujeres es coherente con lo reportado por las cifras: para el segundo semestre del 2020 el porcentaje reportado de mujeres que han vivido acoso en los espacios públicos fue del 21% mientras que para los hombres fue del 5%. Es decir, por cada caso de acoso realizado a un hombre en los espacios públicos, se realizaron 4 hacia las mujeres (ENSU, 2020).

convenio de colaboración han generado estrategias para incorporar la perspectiva de género, no solamente al interior de sus espacios laborales, sino también en las políticas públicas de dicha Secretaría -a través de su estrategia Mujeres en el Territorio-. La estrategia está dirigida a consolidar las herramientas para incorporar las necesidades de las mujeres y las niñas en el espacio público, y para ello se establecieron tres dimensiones:

En este contexto, se realiza el “Estudio para generar lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual contra las mujeres en el transporte público concesionado y su pilotaje”. El propósito es contar con un mecanismo de prevención y atención que coloque en el centro a las personas víctimas de acoso en el transporte público concesionado, y que además sea expedito y apegado a los derechos humanos con perspectiva de género. La intención de este estudio se centra en algunos objetivos:

Objetivo general:

Contar con un estudio que permita generar lineamientos que establezcan acciones para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público concesionado, a fin de contribuir en la seguridad y libre movilidad de las mujeres en este medio de transporte.

Objetivos específicos:

- Contribuir a generar elementos que permitan elaborar una estrategia para la prevención del acoso sexual en transporte público concesionado a fin de promover la movilidad y seguridad de las mujeres en este transporte público.
- Contar con un análisis de los instrumentos normativos y buenas prácticas nacionales e internacionales en materia de prevención y atención de acoso sexual en el transporte, que permita coadyuvar a una vida libre de violencia de las mujeres.
- Fortalecer al funcionariado y personas operadoras del transporte concesionado, mediante la integración de una estrategia de capacitación a fin de contar con una actuación homologada para la prevención y atención de casos de acoso sexual en transporte público concesionado.
- Difundir entre las mujeres usuarias, el proceso a seguir para la prevención, y atención en casos de acoso sexual en el transporte público concesionado, así como acciones de prevención al público usuario del servicio.
- Implementar una prueba piloto al menos en una ciudad, con rutas de transporte concesionado que se determinen por funcionariado y actores estratégicos, a fin de revisar y en caso de requerirlo, ajustar la propuesta de Lineamientos para la prevención y atención de las mujeres en casos de acoso sexual en el transporte público concesionado.

Considerando estos objetivos, se plantearon los siguientes productos:

Documento con un mapeo de políticas en materia de prevención y atención ante casos de acoso sexual en contra de las mujeres en el transporte público en México que incluyera: a) identificación de buenas prácticas nacionales e internacionales; b) Documento de análisis de los principales retos y obstáculos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público concesionado en México.

Documento con una propuesta de los contenidos mínimos y la ruta de acción que deberían considerar los lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público concesionado que se emitan a nivel estatal, en el que se prevean tanto medidas de prevención, como de atención.

Documento que, basado en lo previsto en el párrafo previo, contenga el diseño, la implementación, la ejecución y el análisis de la prueba piloto de: a) una propuesta de elaboración de campaña en medios impresos; b) por lo menos un taller de sensibilización y capacitación dirigido a personas conductoras y personas funcionarias responsables de la gestión del transporte público concesionado; c) un instrumento para evaluar la aplicación de la propuesta de lineamientos en la ruta de transporte seleccionada.

El resultado final y centro del proyecto fue elaborar una propuesta de lineamientos para prevenir y atender al acoso sexual en el transporte público concesionado/colectivo que sea un referente a nivel nacional para que los gobiernos locales, en el marco de sus atribuciones, elaboren sus propios lineamientos y protocolos en esta materia.

En los siguientes apartados encontrarán: los elementos que justificaron el estudio que dio origen a este texto (“Antecedentes”) y la forma en que se trabajó para alcanzar los objetivos planteados (“Metodología”). A continuación, se presenta la parte sustantiva de este documento: “Elementos para generar lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual contra las mujeres en el transporte público concesionado”; este apartado sistematiza toda la información recabada y ordena los diferentes factores y recomendaciones que es necesario prever para elaborar lineamientos acordes a las necesidades locales; para facilitar la ubicación de la información específica, este apartado está subdividido en varios subcapítulos.

Finalmente, se rescatan algunos aprendizajes que se desprenden de la realización del proyecto y se concluye con un resumen de los principales elementos a tomar en cuenta (“Conclusiones y recomendaciones”). En la parte de anexos se incluyen diversos textos que sustentan las diferentes propuestas del documento y además aportan información muy importante en sí misma (“Buenas prácticas”; “Matriz de políticas públicas”); dada su extensión, se estimó que aportaba más colocarlos en la parte final para una consulta más minuciosa de las personas interesadas. En el apartado de los anexos también se detalla la “Propuesta de capacitación”; se incluyen los “Instrumentos de entrevista y sondeo” utilizados; y se agrega un “Ejemplo de contenido de campaña”.

Antecedentes

Si bien el acoso sexual en medios de transporte público es un problema de carácter mundial, México tiene retos importantes pues presenta un nivel de incidencia muy elevado en comparación con otros países. En 2014, la Fundación Thomson Reuters realizó una encuesta en 16 ciudades de 3 continentes, para identificar en qué ciudad existían los transportes menos seguros para las mujeres (Boros, Crina, 2014). En esa encuesta, La Ciudad de México apareció como la segunda más insegura².

Más recientemente (2018), la misma Fundación realizó un ejercicio similar en 5 mega ciudades de 4 continentes; en este caso, la Ciudad de México resultó tener el sistema de transporte más peligroso para las mujeres, pues tres de cada cuatro mujeres dijeron no tener confianza en usar el sistema de transporte sin riesgo de acoso, abuso o violencia sexual, en tanto, esa desconfianza se presenta en una de cada cuatro mujeres en Londres, Nueva York y Tokio -El Cairo ocupó el segundo lugar- (Munro, Natalia; Moloney, Anastasia, 2018).

Diversos estudios nacionales ya estaban documentando la gravedad de la problemática. En 2009 se realizó una encuesta aplicada a una muestra representativa de usuarios y usuarias del transporte público en los Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM) más concurridos en la Ciudad de México: Indios Verdes, Pantitlán y Taxqueña (Zermeño Núñez, Martha Fabiola & Plácido Ríos, Elizabeth, 2009). El estudio permitió conocer la situación en la Ciudad de México y aportó una serie de resultados que permitieron esbozar un panorama inicial sobre una problemática no prevista en estudios previos, entre ellos:

- A lo largo de su vida, 9 de cada 10 mujeres han sido víctima de alguna de las formas de violencia sexual incluidas en la encuesta.
- Si bien los hombres reportaron haber recibido violencia sexual, casi siempre fue por otro hombre (70% de los casos). Sin embargo, las mujeres registran mayor proporción de violencia recibida (más de 3 veces), mayor variedad en el tipo de violencias y mayor gravedad en el tipo de violencias.
- La mayoría de las mujeres violentadas no presentaron denuncia debido a la desconfianza ante los mecanismos y las autoridades correspondientes, la falta de tiempo y el desconocimiento de cómo hacerlo. En su mayoría suelen defenderse solas o generan estrategias para protegerse a sí mismas.

ONU Mujeres promovió la realización de diagnósticos en otras ciudades del territorio nacional:

² Por orden de mayor a menor inseguridad, el estudio clasificó a las ciudades de la siguiente manera: Bogotá, Ciudad de México, Lima, Delhi, Jakarta, Buenos Aires, Kuala Lumpur, Bangkok, Moscú, Manila, París, Seúl, Londres, Beijing, Tokio, Nueva York.

- En la Ciudad de Torreón, Coahuila, 17% de las mujeres encuestadas procuran andar acompañadas en el transporte, 22% no salen de noche o muy temprano en la mañana, y 4% cambia constantemente de rutas de traslados (Zermeño, 2017).
- En Guadalajara, Jalisco, 82% de las mujeres encuestadas intentan andar acompañadas en los espacios públicos, 57% ha dejado de salir de noche o muy temprano, y un 7% afirma haber dejado de trabajar o estudiar debido al temor a ser agredida o acosada sexualmente (Soto, 2018).
- En el Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León, 37% de las mujeres encuestadas procura estar acompañada en el transporte, 29% no sale de noche o muy temprano por la mañana, 17% procura no caminar sola por la calle, 12% se asegura de que alguien la acerque o recoja a la estación más cercana a su casa y 7% no se sube a taxis en la calle y usan el transporte público lo menos posible (Zermeño, 2018).
- En la Ciudad de Puebla, el 73% de las mujeres encuestadas procura andar acompañada, 62% deja de salir tarde o muy temprano, y 54% cambia sus rutas de traslado (Soto, 2018a).

Con posterioridad, se han hecho diversos ejercicios para obtener información sobre las dinámicas de movilidad por género, por ejemplo, en 2017 se desarrolló la Encuesta de Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD), como una iniciativa conjunta de los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) (INEGI, 2017).

Desde 2019, la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) agregó una sección sobre víctimas de acoso personal y/o violencia sexual en lugares públicos (aunque no incluye transporte) (INEGI, 2019). La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad pública (ENVIPE) del 2020, establece que en México: 76% de las mujeres se sienten inseguras en el transporte público; 76% de las mujeres se sienten inseguras en las calles; 64% de las mujeres se sienten inseguras en un parque o centro recreacional (INEGI, 2020).

A partir de estos esfuerzos por dimensionar la magnitud del acoso sexual en el transporte, se han sumado otros diagnósticos más integrales relacionados con aspectos asociados al funcionamiento del transporte; por ejemplo, se realizó un estudio de necesidades de viaje de mujeres usuarias en tres Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México (CETRAM), con base en tres dimensiones centrales: movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres (Soto, 2019). Asimismo, se han creado diversos programas para prevenir y erradicar violencia sexual en los espacios públicos, incluyendo el transporte público. Incluso, desde 2010 ONU Mujeres junto con ONU Hábitat y los gobiernos locales de cinco ciudades latinoamericanas pusieron en marcha el programa piloto de Ciudades y Espacios Públicos Seguros; en 2015 se incluyó a la Ciudad de México -en el programa Ciudades y Espacios

Públicos Seguros para Mujeres y Niñas-, y en 2016 se extendió la colaboración a Torreón y el municipio de Puebla³ (Falú, 2017).

Dadas las experiencias que empiezan a registrarse en varias ciudades de México⁴, han empezado a realizarse diferentes evaluaciones. Por ejemplo, se ha evaluado el Programa Viajemos Seguras (Soto, Aguilar, Gutiérrez, Castro, 2017). Incluso se han hecho evaluaciones comparativas entre países; por ejemplo, entre Ciudad de México, Lima, Bogotá y Santiago de Chile (Rozas y Salazar, 2015) -en este estudio se hace referencia a la aparición de las redes sociales como mecanismo social para visibilizar la problemática, lo que estaba incidiendo en una mayor horizontalidad entre los gobiernos y la ciudadanía.

A la par de estos esfuerzos institucionales, estudios más recientes abordan la problemática desde un enfoque más integral y ayudan a visualizar cómo pese a los esfuerzos emprendidos, la realidad no ha cambiado desde las primeras estimaciones del problema (Zermeño Núñez, Martha Fabiola & Olivares Ferreto, Edith, 2018):

- A lo largo de su vida, 96.3% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de la CDMX han vivido, por lo menos en una ocasión, alguno de los actos de violencia sexual considerados en el estudio, y esto le ha ocurrido a 88.5% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos.
- Son las mujeres más jóvenes quienes tienen la mayor prevalencia de violencia sexual en transporte y espacios públicos de la CDMX. De las mujeres encuestadas de 15 a 29 años 95.3% declaró haber sufrido al menos un acto de violencia sexual en el transporte o espacio público, en el rango de 30 a 44 años 88.1% fueron víctimas de algún acto, de 45 a 59 años representó un 72.3% y de 60 años o más 52.7%, es de suma importancia resaltar que a todas las edades el nivel de ocurrencia es elevado
- Respecto al acto violento la encuesta profundiza más en su caracterización del tipo de violencia ejercido contra las encuestadas siendo los actos de violencia física y verbal los de mayor ocurrencia con un 96.8% y un 94.7% respectivamente.
- Únicamente 26% de las mujeres que han sido víctimas de alguno de los actos de violencia sexual incluidos en la encuesta manifestaron saber a dónde pueden acudir a denunciar y sólo 14.6% ha denunciado o ha acudido a alguna autoridad competente a pedir apoyo.
- Entre los motivos por los que las mujeres de la encuesta no denunciaron o acudieron ante las autoridades cuando fueron víctimas de algún acto de violencia sexual, el más frecuente es que no confían en las autoridades (20.3%), seguido de que no sabían que podían denunciar (15.6%) y que consideraban que no tenía importancia (15.2%), frecuencias muy similares al hecho de no tenían tiempo para hacerlo (15%).

³ Actualmente también se han incorporado Guadalajara y Monterrey.

⁴ En el anexo XXXXXX se incluyen los más significativos.

- Del total de agresiones sexuales realizadas, las mujeres señalaron las ejercidas por policías y conductores -lo que indica la necesidad de trabajar con esa población:

Porcentaje de la violencia sexual ejercida por policías y operadores de transporte

<i>Principales manifestaciones violentas</i>	Policías	Operadores de algún transporte
<i>Piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual</i>	7.1	10.3
<i>Palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres</i>	4.1	6.7
<i>Miraron morbosamente el cuerpo</i>	6.8	7.6

Fuente: (Zermeño Núñez, Martha Fabiola & Olivares Ferreto, Edith, 2018)

Otro dato importante es que pese a los esfuerzos por visibilizar la problemática, aún hay poca conciencia social al respecto. En un estudio se cita el testimonio de una usuaria mexicana que declaró que “Si una mujer está siendo acosada, la gente no quiere involucrarse. La gente tiene miedo de hacerlo”. Esta declaración se confirma porque solo un tercio de las mujeres en Ciudad de México confiaban en que alguien las ayudaría si fueran acosadas, en comparación con la mitad de las encuestadas en Londres (Munro, Natalia; Moloney, Anastasia, 2018).

Al realizar otro estudio en la CDMX (ONU Mujeres, 2017), se identificaron diferentes áreas de oportunidad en la prevención de la violencia sexual en el transporte público; algunas de ellas son: en general los hombres -debido a su construcción de género- no suelen identificar los casos de acoso sexual (sean policías, servidores públicos, conductores o usuarios)⁵; existen diferentes problemas de coordinación institucional para atender casos específicos; se presentan dificultades para intervenir en los casos de violencia de género que se están presenciando; las formas como se expresa el acoso varía en función de los espacios y las rutas, por los que es difícil prever un solo esquema de actuación.

A la luz de toda esta complejidad que aquí se refiere muy sucintamente, es pertinente recuperar una larga cita:

El hecho de que las conductas de acoso y abuso sexual en medios de transporte público y en la infraestructura de acceso —surgidas con especial fuerza en ciudades que han aumentado de modo considerable su población y las necesidades de movilidad en medios de transporte crecientemente masivos— constituyan actos de violencia de género contra las mujeres, específicamente actos de agresión sexual, posiciona el problema más allá de los límites del derecho penal que debiera normar y sancionar tales actos, y lo sitúa en el plano

⁵ En general, existe un vínculo entre las violencias sexuales y la construcción de las masculinidades (Luna, 2020).

de las políticas públicas en razón de su carácter colectivo. Es decir, de un problema social que debe ser abordado por el Estado, que tiene entre sus múltiples funciones la de cautelar, garantizar y regular la prestación de servicios de transporte eficientes, seguros, de acceso universal y que no pueden ser denegados, independientemente si esta prestación se realiza por intermedio de modos de transporte pertenecientes y administrados por el Estado, o por intermedio de agentes privados en los que se delega la prestación del servicio, no así la responsabilidad del mismo. (Rozas y Salazar, 2015)

Los estudios aquí citados y otros más por incluir demuestran que el problema del acoso sexual en el transporte público: i) es un problema cotidiano que ha sido vivido por casi la totalidad de las usuarias, tanto en México, como en el mundo, por lo que se constituye en una grave violación a los derechos humanos de las mujeres; ii) es consecuencia, en gran medida, de una construcción de género de los hombres, de manera que si bien involucra aspectos técnicos o jurídicos, se inscribe en gran medida en el ámbito de la cultura; iii) la naturaleza misma del transporte -dada su naturaleza heterogénea y la diversidad de contextos específicos en los que opera- dificulta la posibilidad de tomar medidas generales y, más bien, requiere “trajes a medida”; iv) los gobiernos están desarrollando programas desde al menos una década, pero se requieren más diagnósticos puntuales y una mayor coordinación interinstitucional en los espacios en los que suceden esas violencias; v) por último, la mayor parte de los estudios y de las acciones correspondientes no han incluido al transporte público concesionado -sea colectivo o individual-, por lo que aquí es donde mayores vacíos de información y experiencia existen.

Nota metodológica.

De acuerdo con los objetivos del estudio y los productos esperados, se planteó un estudio exploratorio que retoma la metodología propuesta por Priscilla Connolly. La plantea que es necesario indagar las relaciones entre los diversos protagonistas -gobierno y particulares-, en torno a 3 ejes: producción y mantenimiento de la infraestructura; producción y mantenimiento de vehículos; aprovisionamiento del servicio autora (Connolly, 2018). Estos 3 ejes se adaptaron a las siguientes características: infraestructura en la ruta concesionada; unidades en las que se presta el servicio; operación del servicio. La autora propone que el análisis se enfoque en términos del concepto de justicia social; para este estudio, la dimensión de justicia social que se colocó en el centro fue el derecho a una vida libre de violencia, específicamente a erradicar acoso sexual en el transporte público concesionado/colectivo⁶ (TPC).

⁶ El transporte público concesionado incluye diversas modalidades: microbuses, camiones, pero también taxis. En este estudio sólo se incluyó a las modalidades de concesión que prestan servicios colectivos, no individuales.

De acuerdo con la metodología referida, se procedió a cubrir diversas etapas, mismas que se detallan a continuación.

Trabajo de gabinete

Se realizó una exhaustiva revisión de gabinete del estado del arte respecto al tema del acoso sexual en el TPC y un mapeo de políticas públicas a nivel nacional (ver anexo VII). Para enriquecer el análisis, también se recopilaron y consultaron prácticas exitosas a nivel internacional (AnexoVIII).

Entrevistas a profundidad

Para complementar la información de gabinete, se acudió a técnicas de investigación cualitativa. El propósito de este tipo de técnicas es conocer la experiencia de alguna persona sobre el tema de investigación; es decir, interesa saber las representaciones discursivas que la persona entrevistada tiene sobre la problemática que relata (Alonso, 2007). Por otra parte, la teoría en investigación cualitativa y en ciencias sociales enfatiza que los discursos tienden a homogeneizarse, no existiendo gran variedad en los mismos (Marcuse, 1993). Ello implica que con pocas entrevistas se alcanza la saturación de información o saturación teórica; lo que se logra a través de la aplicación de una misma entrevista a profundidad a varios sujetos (Strauss & Corbin, 2002).

Para la ejecución de técnicas cualitativas, quien entrevista se basa en un guion inicial, teniendo la capacidad de realizar cambios en el orden del mismo, así como de sumar nuevas preguntas o profundizar en alguna ya existente, según lo considere conveniente, en función de los objetivos del estudio. En las entrevistas semi-dirigidas tanto la o el entrevistador como la persona entrevistada participan en la generación de conocimiento y profundizan sobre temas que surgen en la propia conversación, más allá del guion (Lahire, 2006). En este sentido, se busca que las respuestas de la o el participante sean espontáneas, por lo que quienes entrevistan se abstienen de esclarecer o de instruir a las personas entrevistadas sobre ningún aspecto de los temas abordados. Toda opinión se toma como válida y constituye un dato en sí mismo.

Con base en estas consideraciones metodológicas, se diseñó un guion de entrevista semi estructurada que permitiera profundizar en estrategias y acciones para la prevención y atención del acoso sexual en el TPC, a partir de los ejes ya señalados (infraestructura; unidades; operación).

A continuación, se realizó un mapeo de expertas y expertos en el tema que pudieran enriquecer la información documental. El criterio de selección fue que tuvieran experiencia en temas de prevención y atención del acoso sexual en el transporte público, a nivel de los gobiernos federal, se entrevistó a servidoras y servidores públicos de tres Secretarías; nivel local fueron de 5 Secretarías, una persona que colabora en una agencia internacional y, por último, una persona de una organización de la sociedad civil.

La aplicación del instrumento se realizó de manera virtual a través de plataformas digitales como Zoom y Teams. Antes de comenzar cada entrevista, se garantizó la confidencialidad

de la información; es decir, la información resultante sería analizada como dato agregado o general, sin especificarse la fuente.

Para el procesamiento y vaciado de información se optó por un formato de reporte flash a modo de rescatar los verbalismos más importantes y las aportaciones que ayudaran a cumplir los objetivos del estudio.

En el anexo I se especifica la relación de las personas entrevistadas y en el anexo II se presenta el guion de entrevista.

Piloteo de la propuesta de lineamientos

A partir de la información bibliográfica, las buenas prácticas sistematizadas y la aportación de las y los especialistas, se generó una primera propuesta de los elementos que deberían contener los lineamientos para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público concesionado/colectivo. Se determinó que el pilotaje para verificar su operabilidad se realizaría en la Ciudad de México pues ofrecía diversas condiciones favorables: a) la existencia de diversos programas a lo largo de la historia del gobierno local, lo que garantizaba contar con personal con experiencia acumulada en el tema; b) formar parte de la vanguardia nacional en temas de ordenamiento al transporte, entre ellos, reconfigurar a las rutas establecidas en un esquema de hombre-camión, en empresas de transporte; c) la disposición de las autoridades de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) para apoyar el proyecto; d) el alto nivel de incidencia delictiva en la Ciudad de México⁷ y en la alcaldía elegida (Gustavo A. Madero)⁸. A continuación, se desarrollan las diversas facetas previstas en esta etapa.

⁷ En la Ciudad de México, durante el periodo del 1 de enero al 30 de junio de 2019, se han presentado 89 casos de homicidios dolosos contra mujeres y 18 feminicidios. La Ciudad de México se encuentra en el sexto lugar de homicidios a mujeres en el país y el octavo en feminicidios, de acuerdo con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP).

Con información del INEGI, de los 3.8 millones de mujeres de 15 años y más que habitan en la Ciudad de México, 79.8% (3.0 millones) ha enfrentado violencia de cualquier tipo y de cualquier agresor, alguna vez en su vida. La violencia sexual reportada por las mujeres presenta un porcentaje de 61.5%.

La Red de Información de Violencia contra las Mujeres (RIVCM), para el periodo diciembre de 2018 a septiembre de 2019, señala que la violencia psicoemocional es la mayormente reportada por las mujeres víctimas de violencia que son atendidas por el Gobierno de la Ciudad de México (96.7%), seguida por la violencia física (72%), la económica (50.8%), patrimonial (49.4%), feminicida (23.3%), sexual (24.4%) y contra los derechos sexuales y reproductivos (16.9%).

La Encuesta sobre Violencia Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público y otros Espacios Públicos en la Ciudad de México refiere que un elevado porcentaje de mujeres manifestaron tener miedo a sufrir un ataque sexual en los transportes y espacios públicos de la CDMX, siendo más elevada la percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%) respecto del transporte público (77.4%). Asimismo, el porcentaje global de mujeres que han sido objeto de algún acto de violencia sexual en el transporte público o en espacios públicos a lo largo de la vida y en el último año (2017), es de 88.5%; en la gran mayoría de los casos les ocurrió cuando estaban solas (72.7%).

Respecto a otros temas relacionados tenemos: el horario de mayor agresión es “a cualquier hora” (43.3%); entre los motivos para no denunciar se encuentra que las mujeres no confían en las autoridades (20.4%); los testigos de algún tipo de delito no hacen nada para evitar la agresión (67.2%). Las medidas que implementan las mujeres para no ser agredidas, según se menciona en la encuesta, son: procurar andar acompañada en el transporte, no salir de noche o muy temprano, procurar no caminar sola por la calle y usar ropa holgada o muy cubierta.

⁸ Actualmente la alcaldía Gustavo A. Madero -lugar donde opera la ruta- se encuentra entre los 100 municipios más violentos por feminicidios y colinda con municipios del Estado de México que tienen doble Alerta por Violencia de Género

En el marco del “Segundo Programa de Ordenamiento por medio de la sustitución y retiro voluntario de vehículos que cuentan con 10 o más años de antigüedad, que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo concesionado clasificado como ruta en Cuauhtepc” (Secretaría de Movilidad, 2021), la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México brindó apoyo económico para el retiro de unidades obsoletas y la adquisición de autobuses que presten el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo clasificado como Ruta en Cuauhtepc (Ruta 88)⁹.

En suma, con el objetivo de afinar los lineamientos para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público colectivo, a fin de identificar áreas de oportunidad y mejora en términos de su implementación y operabilidad, se realizó una prueba piloto que contenía como elementos principales:

- Sondeo de percepción de usuarias de TPC
- Estrategia de Comunicación
- Estrategia de Capacitación
 - Personas operadoras del transporte público colectivo
 - Personas funcionarias públicas.

Diseño de estrategia de capacitación.

Esta etapa incluyó la construcción de talleres que atendieran varios propósitos a la vez: por un lado, que existiera una comprensión cabal de lo que significa el acoso sexual en el TPC; derivado de los resultados de la entrevista -donde recurrentemente se mencionó la necesidad de dar a conocer lo que es el acoso- por otra parte, comprender que en el origen de esta forma de violencia hacia las mujeres se encuentran diferentes aprendizajes de la masculinidad tradicional; por último, reflexionar sobre posibles soluciones a la problemática, para incorporarlas a la propuesta de lineamientos.

Se diseñaron 2 talleres: uno dirigido a personal que opera las unidades; el segundo dirigido a dueños y directivos de las empresas; así como a personas que desarrollan funciones de gobierno relacionadas con el TPC. El pilotaje se realizó en la Ciudad de México, con personal de la Ruta 88¹⁰.

contra las Mujeres (Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla). De acuerdo con la RIVCM, esta alcaldía ocupa el segundo lugar en la presentación de denuncias por víctimas de violencia ante la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México.

⁹ El “Primer Programa de Ordenamiento por medio de la Sustitución y Retiro Voluntario de vehículos que cuentan con 10 o más años de antigüedad, que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo/Concesionado clasificado como Ruta en Cuauhtepc” inició en 2020 y logró sentar las bases para el ordenamiento del servicio del Transporte de Pasajeros Público Colectivo/Concesionado en la ruta señalada.

¹⁰ Ver en anexo los criterios de selección de la ruta.

El diseño de los talleres se basó en la metodología socioafectiva (CDHDF, 2007); se trata de una propuesta que se basa en la creación de determinadas condiciones grupales que faciliten que las personas compartan pensamientos y experiencias que son útiles para el análisis de sus realidades particulares; además, tienen la ventaja de que aportan un conjunto de elementos flexibles y adaptables a contextos y poblaciones diversas para el cumplimiento de los objetivos que se prioricen. Estas metodologías aportan pedagógicamente tanto formas de trabajo como herramientas de intervención mediante las cuales las personas son consideradas agentes activos en el análisis/reflexión/problematización de sus relaciones sociales, de género y de sus condiciones o contextos comunitarios más inmediatos, así como en la construcción de aprendizajes, actitudes, comportamientos y habilidades. Dentro de estas metodologías socioafectivas, se hace referencia a dos métodos específicos: la Terapia de Reencuentro y la Educación para la Paz y los Derechos Humanos.

La Terapia de Reencuentro (TR) es una metodología de trabajo con grupos y personas cuyo objetivo amplio es construir relaciones de paz y *buentrato* a partir de mejorar la coexistencia mediante la exploración del autoconocimiento (línea que busca profundizar en la aclaración del ¿quiénes somos?), fortaleciendo los procesos de vinculación afectiva respondiendo a cómo se nos influye e influimos, y a cómo somos; finalmente, implica todo un análisis de los procesos y significados de lo sociocultural (Sanz, Fina, 2004).

La TR se refiere al reencuentro de la persona consigo misma (auto-observarse, conocerse en sus pensamientos, emociones, sensaciones, imaginaciones); re-encontrarse entre los géneros (abordar la dicotomía y la jerarquización que se hace de las personas y buscar un espacio de comunicación y de diálogo); re-encontrarse entre las culturas (se abordan los procesos culturales que nos afectan y se aprende a reconocer esa diversidad como fuente de desarrollo).

Se concibe a las personas en una triple dimensión analítica: el espacio interior (cuerpo, emociones, sensaciones, pensamientos), el espacio relacional (las formas de los vínculos), y el espacio social (cómo se han integrado o asumido los mandatos de género, del contexto cultural y social más inmediato). Es un enfoque metodológico que parte de la vivencia, de la experiencia y de los aprendizajes de la propia persona a fin de cuestionar los vínculos existentes y transformarlos positivamente.

Por su parte, la educación para la paz y los derechos humanos (EPDH) plantea a la educación como una herramienta transformadora para analizar las injusticias y desigualdades que existen en la sociedad y que permite reducir los niveles de violencia teniendo como objetivo su transformación hacia la solidaridad y libertad (Aguilera, 1994). Esta transformación implica también el cambio en los Estados, en las instituciones y en las personas que son poseedoras de derechos (Cascón Soriano, Paco; Papadimitriou Cámara, Greta, 2000). La visión amplia y los objetivos de la educación para la paz priorizan la igualdad, la equidad, la libertad y la transformación de las personas y las realidades mediante la construcción de capacidades y competencias individuales y grupales: la autonomía, el empoderamiento, el diálogo, la cooperación, la solidaridad. La EPDH ha profundizado en propuestas de

Resolución no Violenta de conflictos como una forma efectiva y probada de reducir la violencia social y la violencia de género. La EPDH asume que el conflicto no es sinónimo de violencia, sino que es consustancial a las relaciones humanas, además de ser una herramienta de transformación y desarrollo de las personas y las comunidades. Sin embargo, para que tenga un sentido positivo en nuestras vidas, se requiere desarrollar y potenciar habilidades para la vida, tales como: el autoconocimiento, la empatía, la asertividad, la toma de decisiones, el pensamiento crítico y creativo, el manejo de las emociones, de las tensiones y la resolución de los conflictos; esto a partir de una mirada de género, cómo los cuerpos sexuados se construyen con roles y estereotipos de género, que conllevan a un ejercicio abusivo de poder, en un orden social que naturaliza e invisibiliza tales conductas, lo que profundiza la discriminación y desigualdades sociales, particularmente entre mujeres y hombres.

En anexo III se incluyen las cartas descriptivas utilizadas y en el IV se incluye una memoria fotográfica del proceso de capacitación.

Diseño de sondeo a usuarias

Este sondeo tuvo la intención de verificar si el cambio de hombre-camión a ruta-empresa había tenido algún efecto en la percepción de seguridad de las mujeres en las unidades y la infraestructura, en virtud de que las personas entrevistadas habían insistido en que era una opción que ofrecía diversas ventajas en varios ámbitos. Se utilizó un muestreo aleatorio simple para explorar la manera en que las usuarias perciben el transporte público antes y después de la creación y operación de la empresa.

Se elaboró un cuestionario que fuera contestado en un tiempo máximo de 7 minutos y se aplicó el 17 de noviembre de 2021, en un horario de 17:00 a 20:00 horas, considerando que es la hora de regreso a sus hogares y podrían contar con mayor disposición de tiempo para contestar el cuestionario. El sondeo se realizó en la Ruta 88 y se entrevistó a las usuarias cuando iban a abordar la unidad en el CETRAM Politécnico.

El criterio para ser encuestadas fue que utilizaran continuamente dicha ruta y que estuvieran dispuestas a contestar el cuestionario. Para el llenado del mismo, la consultora estuvo presente para despejar cualquier duda.

El cuestionario se organizó en 6 secciones y comprende 16 preguntas cerradas para facilitar la comparación de las respuestas, aunque en algunas hay opción a respuestas diferentes para captar información no prevista. El instrumento respectivo se encuentra en el anexo V, la memoria fotográfica respectiva, en el anexo VI.

Estrategia de comunicación

Se diseñó una propuesta de estrategia de comunicación con el propósito de ofrecer, a quienes consulten estos lineamientos, algunos elementos a tomar en cuenta para el diseño de sus propias campañas. Ver anexo IX.

Marco teórico - conceptual.

En este apartado se hace una breve referencia a las definiciones básicas que sustentan este documento.

Acoso sexual.- Es una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos (Congreso de la Unión, 2007).

Acoso sexual en el espacio público.- el acoso sexual incluye formas sin contacto, tales como, comentarios sexuales sobre las partes del cuerpo o la apariencia de una persona, silbidos mientras una mujer o una niña pasa, exige favores sexuales, observaciones sexuales sugerentes, seguimiento, exposición de órganos sexuales a alguien y, formas físicas de contacto, como acercarse a alguien en la calle o el transporte público, agarrándolo, pellizcando, dando palmadas o frotándose contra otra persona de una manera sexual (ONU Mujeres, 2011, citado en Soto, 2019).

Cuidados.- los cuidados comprenden actividades materiales que implican dedicación de tiempo y un involucramiento emocional y afectivo y puede ser realizado de forma remunerada o no, posteriormente se conceptualizó como la acción de ayudar a un niño o a una persona dependiente en el desarrollo y el bienestar de su vida cotidiana. Engloba, por tanto, hacerse cargo de los cuidados materiales, lo que implica un trabajo; de los cuidados económicos, lo que implica un costo económico, y de los cuidados psicológicos, lo que implica un vínculo afectivo, emotivo, sentimental (Aguirre, et. al., 2013, citado en Soto, 2019).

Movilidad del Cuidado: concepto acuñado y propuesto por Inés Sánchez de Madariaga, que abarca los viajes asociados con el trabajo de cuidado, el cual se define como el trabajo no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas a cargo, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento de un hogar. El hecho de que las mujeres dediquen más tiempo que los hombres a realizar trabajos de cuidado y menos tiempo que los hombres en empleos remunerados y actividades de ocio implica que la consideración del trabajo de cuidado es clave para la igualdad de género en el transporte, ya que muchas tareas de cuidado requieren transporte para acceder a las instalaciones o servicios ubicados en diferentes partes de la ciudad. (Soto, 2019)

Desde una perspectiva complementaria, el cuidado se entiende como una “Actividad genérica que comprende todo lo que hacemos para mantener, perpetuar, reparar nuestro mundo de manera que podamos vivir en él lo mejor posible. Este mundo comprende nuestro cuerpo, nosotros mismos, nuestro entorno y los elementos que buscamos enlazar en una red compleja de apoyo a la vida”. (Fisher y Tronto, 1990, p. 38)

Género.- Es una categoría de análisis de las ciencias sociales, que refiere a una clasificación de las personas, a partir de la diferencia sexual para asignar características, roles, expectativas, espacios, jerarquías, permisos y prohibiciones a mujeres y hombres, dentro de la sociedad. Esta distinción es una construcción social y cultural que restringe las posibilidades y el desarrollo pleno de capacidades de las personas.

La utilización del género, como justificación para la supremacía masculina y hetero normada, reproduce condiciones de injusticia y desigualdad; es importante reconocer que, al ser el género un constructo social está en posibilidades de modificarse a favor de la igualdad entre personas, sin importar el sexo biológico.

Las manifestaciones van desde el acoso callejero mediante “piropos” o el exhibicionismo, hasta el abuso sexual, la violación o la trata de personas con fines sexuales. (Inmujeres, s/f).

Masculinidades.- Se refiere los atributos, valores, comportamientos y conductas que los hombres construyen para sí y en sus relaciones, en una determinada sociedad y cultura. Por ello se enuncia en plural y entraña un carácter sociocultural en contraposición a la idea de la masculinidad como virilidad y hombría natural caracterizada por el machismo, la homofobia, la misoginia y la violencia contra las mujeres.

La noción de masculinidades enfatiza el proceso por medio del cual los hombres se construyen y relacionan desde el respeto y la plena expresión del ejercicio de los derechos, libertades y capacidades de las personas y en las relaciones de género. Es decir, exhorta a que los hombres se construyan identidades libres de estereotipos y de violencia contra sí mismos y contra las mujeres y personas con quienes interactúan en la pareja, en las familias, en las escuelas y en los espacios públicos. (Inmujeres, s/f).

Mecanismos para el Adelanto de las Mujeres (MAM).- Son todas aquellas instancias, dispuestas desde el Estado y distribuidas a nivel nacional, regional y local, que coadyuvan a transversalizar la perspectiva de género en las políticas públicas, y que realizan acciones concretas para promover los derechos humanos de las mujeres y niñas, así como para erradicar de la violencia contra ellas.

En México se cuenta con las Instancias de la Mujeres de las Entidades Federativas (IMEF), responsables del diseño, ejecución, vigilancia y evaluación de las políticas que favorezcan el adelanto de las mujeres, a nivel estatal; también existen las Unidades de Igualdad de Género (UIG), que operan dentro de las entidades y dependencias públicas el Instituto Nacional de las Mujeres que impulsan la institucionalización de la perspectiva de género en la Administración Pública Federal; y por último, se encuentran las Instancias Municipales de las Mujeres (IMM) que son las que tienen un trato más directo con la ciudadanía y que saben de primera mano las necesidades y problemáticas de las mujeres a nivel local. (Inmujeres, s/f).

Perspectiva de Género.- Es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres. Se propone eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la

injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad entre los géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor, la igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones.

Transporte público colectivo concesionado.- Se refiere a unidades de transporte de media y baja capacidad como microbuses, combis y taxis colectivos (Semovi, 2020) que prestan un servicio público a través de algún tipo de permiso o licenciamiento otorgado por la autoridad para este fin. (Pérez, 2019).

Violencia sexual.- “cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o sexualidad de la víctima y que por tanto atente contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto” (Congreso de la Unión, 2007).

Violencia Sexual: se define como cualquier acto sexual cometido contra la voluntad de otra persona, ya sea en el caso de que la víctima no dé el consentimiento o cuando no se puede dar consentimiento porque la persona es un niño o una niña, tiene una discapacidad mental, o está gravemente intoxicada o inconsciente como resultado de alcohol o drogas. Eso abarca tanto el acoso sexual como otras formas de agresión sexual, como el intento de violación. En los espacios públicos la forma de violencia sexual que ocurre con más frecuencia es el acoso sexual pero no es la única forma. Pueden ocurrir abusos sexuales, violaciones, explotación sexual, prostitución forzada y feminicidios (ONU Mujeres, 2011, citado en Soto, 2019).

Resultados de las entrevistas.

La información derivada de las entrevistas y con base en la metodología referida alimentó apartados que se consideraron fundamentales para comprender y abarcar una mirada integral en la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público concesionado. Si bien el guion de entrevista se diseñó para obtener información en tres rubros importantes -infraestructura, unidades y operación-, durante las entrevistas se plantearon rubros adicionales que es importante considerar para una política integral dirigida a la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público concesionado.

De acuerdo con las y los especialistas que se entrevistaron, los lineamientos deben estar insertos en un marco institucional más amplio; deben basarse en diagnósticos precisos; desarrollar diversos componentes a considerar tanto en la prevención como en la atención (por ejemplo, estrategias de comunicación, mecanismos de coordinación y capacitación, entre otros); y, finalmente, prever mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan retroalimentar el diseño y la implementación de los lineamientos.

En las siguientes secciones se desarrollan los contenidos planteados por las y los especialistas.

Marco de las políticas públicas.

Las políticas públicas operan con marcos normativos y legales; presupuestos y programas; protagonistas estratégicos que tienen funciones y atribuciones específicas. Los lineamientos a implementar deben estar alineadas con esas políticas públicas, pero, al mismo tiempo, deben identificar áreas de oportunidad en éstas, a fin de hacer más eficaces las acciones y estrategias destinadas a prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público concesionado/colectivo. A continuación, se presentan las principales recomendaciones.

- ⊕ Desde la Federación se requiere contar con un marco normativo jurídico suficiente (actualmente se está discutiendo una Propuesta de Ley General de Movilidad). Con una Ley General marco, los Estados estarán obligados a hacer su propia ley en la materia, dado que existe un rezago importante en varios Estados en cuanto a la existencia de marcos normativos, reglamentos y manuales de procedimientos, que normen la movilidad y el transporte público. En su mayoría son de 2000, por lo que existe un desfase grande en materia de movilidad, derechos humanos, género y prevención y atención del acoso sexual.
- ⊕ La actualización y armonización legislativa en las entidades federativas es fundamental, pues permite la existencia de un marco institucional más consolidado. Con esto se facilitarían el diseño y la permanencia de objetivos estructurales, acciones y estrategias, al margen de los cambios de las autoridades. Para esto, la voluntad política es sustantiva.
- ⊕ El marco normativo; además, tiene que contemplar presupuestos, en virtud de que, si no se encuentra establecido en la ley, no existe la capacidad de volver efectivas las acciones y las estrategias en materia de acoso sexual, lo que diluye el impacto que se pudiera tener.
- ⊕ Desde la ley se deben establecer acciones afirmativas, que impulsen la inclusión de operadoras. También es necesario que las mujeres ocupen puestos de toma de decisiones, tanto en las empresas de transporte, como en las instituciones. Las experiencias de las mujeres en esos espacios favorecerían acciones integrales en el abordaje del tema.
- ⊕ En este rubro, el reto también es reconocer la situación específica del transporte público concesionado, pues a diferencia del que es operado por instancias de gobierno, los procesos administrativos o jurídicos en contra de empresas y concesionarios demandan actuaciones específicas para evitar amparos o que las personas se fuguen y no se puedan realizar los recursos jurídicos a que haya lugar - lo que genera la percepción de impunidad y desconfianza. En este vínculo con la totalidad de las políticas públicas, también deben prevverse este tipo de situaciones.

Diagnóstico.

Un diagnóstico sobre la situación del acoso sexual en los Estados y municipios en sí mismo es importante para precisar la problemática que se quiere atender y para establecer líneas base que permitan identificar los avances registrados. Sin embargo, es necesario considerar lo siguiente:

- ⊕ Tener claridad de para qué se necesita y en qué áreas específicas se pretende incidir: dimensionar la problemática para ver si disminuye en el tiempo; conocer necesidades de información que requieren las usuarias; diseñar estrategias de incidencia con posibles agresores; involucrar a personas testigas en la prevención y atención del acoso; entre otras. Esto debido a los presupuestos limitados con que se cuenta, pero también para no generar expectativas que no se puedan cumplir, pues ello podría impactar en la credibilidad de las usuarias que participen en los estudios.
- ⊕ Para definir los objetivos y el alcance de los diagnósticos deben considerarse los recursos disponibles de las instancias de gobierno (tecnología, personal, infraestructura, presupuestos), así como sus atribuciones. Lo importante de los diagnósticos es que aporten información para la toma de decisiones, tanto en el corto como en el largo plazo.
- ⊕ El diseño del diagnóstico debe prever la identificación de las instancias gubernamentales y particulares que participarán, así como propuestas de coordinación institucional, de manera que como resultado de la investigación se definan los alcances de las acciones y estrategias a desarrollar de manera general, pero con la precisión de qué le corresponde a cada parte. Las responsabilidades de las autoridades competentes, pero también de las empresas concesionarias y de las y los operadores deben quedar claras.
- ⊕ En la elaboración de los diagnósticos es fundamental capitalizar la experiencia de las mujeres que usan el transporte colectivo (por ejemplo, a través de focus group), tanto en la etapa de diseño de los objetivos, como de los instrumentos a utilizar.
- ⊕ Los tiempos son importantes en diversos sentidos. Primero, los diagnósticos no deben concebirse de manera apresurada, porque no va a responder a las necesidades que se pretende cubrir y podría convertirse en un documento poco difícil de ser implementado. Por otra parte, es importante tomar en cuenta la complejidad de la problemática, por lo que debe evitarse buscar soluciones inmediatas -por ejemplo, mejorar las unidades sin que se vinculen a medidas más amplias previstas en lineamientos y programas. En la medida de lo posible, es importante ubicar medidas y estrategia de corto, mediano y largo plazo.
- ⊕ Por último, se recomienda la conformación de equipos multidisciplinarios, por ejemplo, la confluencia de universidades o despachos especializados en aspectos metodológicos, estadísticos, de movilidad, etcétera, con personas del gobierno que estén tanto en posiciones de primer nivel, como en niveles operativos; de ser el caso,

también se podrían integrar personas de la sociedad civil o las empresas. En todos los casos, debe haber una activa participación de mujeres en esos equipos, pues su experiencia en el conocimiento de primera mano en este tipo de problemas puede aportar información valiosa en todas las etapas de la investigación.

Prevención.

Cabe aclarar que la prevención y la atención son dos componentes que se corresponden permanentemente y en ocasiones es difícil determinar dónde empieza uno y acaba el otro; por ejemplo, algunas estrategias como la colocación de cámaras en las unidades pueden ser disuasivas del delito -prevención-, y también convertirse en medios de prueba -atención. Por ejemplo, el uso de tecnologías (cámaras, apps, botones de pánico, etcétera) puede tener tanto un sentido de alertar a posibles agentes del delito de que se abstengan de la conducta, como convertirse en mecanismos de atención si se llega a presentar un hecho.

Una vez aclarado lo anterior, en este apartado se desarrolla lo relacionado con la prevención, es decir, la mirada dirigida a la proactividad, a anticipar las condiciones que originan o propician el acoso sexual en el transporte público concesionado. La información se desglosa en diferentes rubros para facilitar su lectura.

Infraestructura.

Se requiere una mirada integral para combatir el acoso sexual en transporte público en general. El transporte público se articula con el caminar, no se puede verlo por separado: los viajes inician cuando las mujeres salen de sus casas, de manera que no es posible generar acciones aisladas o segmentadas. Hay una continuidad entre el trayecto de los hogares, las paradas o los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), los puntos de destino y el regreso. Por otra parte, los patrones de viaje de las mujeres presentan particularidades respecto a la de los hombres que es importante considerar. Las siguientes consideraciones consideran esta complejidad en las condiciones del viaje.

- ⊕ Crear Normas Técnicas con el objetivo de proteger a las usuarias de manera particular y la población en general a través de especificar las características que deben reunir las paradas y el mobiliario de las mismas, así como su ubicación, por ejemplo, es importante normar el metraje máximo de muros ciegos cerca de las paradas, porque pueden representar un problema de inseguridad constante.
- ⊕ Se requieren calles alumbradas, despejadas, bien pavimentadas, en razón de que las mujeres frecuentemente hacen viajes de acompañamiento a niñas, niños, personas adultas, etcétera. Esto requiere también el diseño adecuado de la infraestructura, acorde con las necesidades de las mujeres sobre todo en el tema de descanso y espera; por ejemplo, la simple presencia de un techo que proteja del sol o la lluvia impacta significativamente en la seguridad de las mujeres.
- ⊕ Iluminación, los paraderos con mucha luz inhiben el acoso sexual y cualquier otra conducta delictiva. A más iluminación menos posibilidades existen de que la calle se

encuentre sola. En general, considerar la teoría de “ojos en la calle” de la urbanista Jane Jacobs¹¹.

- ⊕ Las adecuaciones deben hacerse en los puntos de acceso y descenso. El mobiliario de las paradas debe ser transparente, que permita visibilidad directa, pero también que no haya obstáculos (banquetas levantadas, árboles sin mantenimiento), a fin de inhibir la comisión del acoso sexual y de los delitos en general.
- ⊕ Cambio del entorno de las terminales de transporte público, espacios dignos y limpios. Promover transformaciones positivas en el comportamiento de las personas debe acompañarse de la modificación de los entornos.
- ⊕ Fomentar actividades comunitaria y/o comerciales ordenadas en las paradas o los CETRAM. Los lugares concurridos generan más seguridad.
- ⊕ Aumento de personal policial en puntos identificados como focos rojos o de mayor incidencia de actos de violencia.
- ⊕ Mapeos de los lugares menos seguros en las rutas de transporte y los paraderos, donde es necesario poner especial atención, como las zonas de transferencia¹², a fin de implementar la infraestructura necesaria, incluyendo cámaras de seguridad, botones de pánico, iluminación y limpieza.
- ⊕ En regiones rurales las rutas y sus distintas paradas suelen ubicarse a pie de carretera y puntos complejos para dotar de infraestructura, en este sentido se debe priorizar que estos espacios cuenten con buena iluminación y la presencia de figuras de autoridad, además de condiciones de accesibilidad para otros tipos de población en situación de vulnerabilidad.

Unidades.

Este apartado refiere a los vehículos en los que se presta el servicio, pero también el tipo de organización en el que están insertos. Al respecto se recomendó:

- ⊕ La sugerencia más recurrente es considerar, a mediano y largo plazo, el cambio de paradigma de transporte: pasar del histórico modelo del hombre-camión a la ruta-empresa, porque representa muchas ventajas: a) se facilita una mayor institucionalidad y una mejor coordinación cuando hay pocas empresas concesionarias -es complejo llegar a acuerdos o negociaciones con muchos concesionarios individuales que sólo persiguen un ingreso constante, sin comprometerse con objetivos sociales. B) este cambio impulsa la mejora del servicio y facilita la implementación de indicadores referidos a cumplimiento de los tiempos

¹¹ Para una rápida noción, consultar Martínez (2015).

¹² Como veremos más adelante, en general las mujeres que participaron en el sondeo señalaron que se sentían relativamente seguras en el transporte, excepto cuando pasaban por zonas que consideraban riesgosas.

establecidos en las rutas, amabilidad con las personas usuarias, limpieza de las unidades, calidad en el servicio, entre otros¹³.

- ⊕ Para lograr el tránsito a un modelo empresarial, es necesario destinar un presupuesto para generar alternativas y opciones para la adquisición de nuevas unidades, ofrecer asesoría y capacitación y/o prever estímulos fiscales. La transición implica fuertes inversiones y conocimientos que requieren del acompañamiento gubernamental.
- ⊕ Procurar la negociación con las personas concesionarias, para contar más unidades a fin de bajar el número de personas usuarias por unidad, porque tal situación es propicia para la comisión de delitos, como el acoso sexual¹⁴.
- ⊕ Lineamientos que obliguen a universalizar en las unidades un esquema completo de tecnologías de vigilancia y seguimiento: botones de pánico, cámaras de videovigilancia (inicio, mitad y final de la unidad, así como dirigidas a quien conduce), y rastreadores en tiempo real (GPS), como mecanismos disuasivos del delito.
- ⊕ Generar estrategias de acercamiento con asociaciones de transportistas -foros de negociación- para la implementación de medidas adicionales como contadores de pasajeros/as en las unidades, tarjetas de prepago o máquinas para depositar monedas, para evitar el contacto físico y fomentar la seguridad de las usuarias.
- ⊕ Retirar en todas las unidades los vidrios polarizados; así como colocar luces blancas o amarillas y obligar a prenderlas, son acciones sustantivas para inhibir el delito y generar una mayor percepción de seguridad.
- ⊕ Buscar mecanismos de subvención del transporte exclusivo de mujeres, como forma de impulsar su seguridad y comodidad, más aún si son viajes de cuidados, donde siempre acompañan a la persona cuidada. De no ser posible, considerar la determinación de zonas designadas exclusivas para mujeres. Estas acciones afirmativas pueden mitigar las violencias, pero no deben circunscribirse únicamente a este tipo de acciones; estas medidas deben ser temporales e inscribirse en un proyecto más amplio, con medidas de largo plazo que atiendan las necesidades particulares de entidades y municipios.

¹³ En el sondeo con las mujeres, refirieron que habían notado una disminución apreciable del acoso sexual que ejercían los operadores después de haberse constituido en empresa.

¹⁴ En el taller con personas que operan las unidades, expresaron que ellos podrían cumplir con esto, pero dado el nivel de demanda -sobre todo en horas pico- se generaría molestia entre las usuarias y los usuarios, pues no habría suficientes unidades para dar el servicio requerido.

- ⊕ Efectuar en las unidades visitas de oficiales de policía, de manera aleatoria, sorpresiva, no programada pero constante. Se trata de una estrategia inhibitoria que ha dado resultados importantes en la lucha contra el acoso sexual.

Operación.

Este apartado considera la parte de funcionamiento del transporte concesionado; para los fines de este estudio, una parte central la ocupan las y los trabajadores que hacen que el servicio se proporcione. Al respecto, se expresaron las siguientes recomendaciones.

- ⊕ Ya se argumentó a favor del proceso de transición del modelo hombre camión a ruta empresa; pero -a partir de considerar que con el modelo hombre-camión, quienes operan lo hacen de manera informal y en condiciones laborales precarias, lo que conlleva a una alta rotación- aquí se presentan ventajas adicionales: a) que las y los operadores cuenten con un trabajo formal, esto es, con un salario seguro y prestaciones sociales; b) es más fácil considerar esquemas de capacitación constantes, que impacten en la calidad del servicio; c) es más probable que cumplan los protocolos de actuación que se establezcan.
- ⊕ Pese a que en ocasiones algunos de quienes operan el transporte público condicionado pueden cometer actos de acoso sexual, también es importante reconocer la importancia de trabajar con ellos y motivarlos a ser aliados/as en el combate del delito de acoso sexual.
- ⊕ Impulsar acciones para revalorar y re-significar el rol de las personas operadoras como actores clave para la respuesta y atención frente al acoso sexual. Para esto debe mejorar la comunicación y la confianza entre usuarias y conductores, a través de mecanismos de sensibilización y vinculación, como talleres, conversatorios, grupos focales, foros consultivos, mensajes en las unidades, comportamientos amables, etcétera, para revertir la tendencia de desconfiar del personal y poder acudir a ellos ante una emergencia.
- ⊕ Condicionar la entrega de la licencia de chofer a una capacitación previa. Por la alta rotación de operadores en las rutas, será difícil lograr que en otro momento acudan a sesiones formativas. La capacitación debe lograr una efectiva sensibilización, en temas de derechos humanos y violencia hacia las mujeres -como el acoso sexual; así como el aprendizaje de cómo manejar una situación, cómo usar la tecnología a su alcance -botones de pánico u otras apps-, los mecanismos de coordinación con autoridades, checadores/as, líderes, empresa.
- ⊕ Realización de perfiles psicométricos por instituciones públicas -de preferencia, incluyendo examen toxicológico-, para generar mayor confianza.
- ⊕ Contar con mecanismos y protocolos al interior de la unidad; la misma empresa puede elaborarlos, con acompañamiento de las autoridades competentes.

- ⊕ Promover la contratación y la inclusión de mujeres conductoras en el transporte público concesionado.
- ⊕ Se recomiendan capacitaciones sistemáticas, obligatorias y de calidad, realizadas por capacitadores y capacitadoras profesionales y con experiencia en la elaboración de contenidos y uso de metodologías adecuadas, para asegurar la eficacia de la misma. Debe incluirse la capacitación a las y los propietarios de las empresas, de manera que puedan ser sensibles al problema del acoso y adopten compromisos tangibles en materia de presupuestos, protocolos de atención, inversión en el mejoramiento de la seguridad en las unidades. También debe incluirse a operadores/as, en temas como masculinidades, derechos humanos e igualdad de género, dirigidas a generar compromisos con la prevención y atención del acoso sexual; se deberá incluir la capacitación en cuestiones prácticas: cómo activar un botón de pánico (muchos de ellos no saben que debe estar presionado cuando menos 5 segundos), qué hacer cuando se presente un caso de acoso sexual, etcétera.

Mecanismos de coordinación.

Es bien conocido que el problema más delicado para la operación de las políticas públicas se encuentra en la etapa de implementación. Por ello, no basta con tener un buen documento (leyes, programas, lineamientos), es necesario lograr la adecuada comunicación y la actuación coordinada entre las instancias involucradas en algún tema específico. Por ello, es importante considerar lo siguiente.

- ⊕ Las responsabilidades de los actores e instituciones involucradas deben estar claramente definidas en la cadena de acciones asignadas.
- ⊕ La información debe fluir de los titulares de las instancias hacia las partes operativas y viceversa.
- ⊕ Deben existir canales ágiles de comunicación entre las instancias. De preferencia, debe especificarse la persona que fungirá como enlace para agilizar la actuación al interior de la dependencia, tanto a nivel operativo, como en la toma de decisiones de primer nivel (existen experiencias de formación de grupos de whatsapp como forma de tener comunicación en tiempo real)
- ⊕ Integrar a mujeres en los equipos de colaboración en los diferentes niveles, con una participación activa en los procesos de implementación, enriquece las propuestas y acciones a desarrollar.
- ⊕ Los actores estratégicos que deben integrarse en esta etapa de prevención son:
 - a) Secretaría de transporte o movilidad, incluyendo los organismos reguladores del transporte (revisión de contratos de concesión, vínculo y promoción con hombres camión y empresas, etcétera).
 - b) Mecanismos para el adelanto de las mujeres (inclusión de la perspectiva de género en las acciones y estrategias).

- c) Secretaría de seguridad pública o ciudadana (genera, sistematiza y proporciona información).
- d) Fiscalías (genera, sistematiza y proporciona información).
- e) Empresas o personas concesionarias de las rutas (elaboran o atienden protocolos).
- f) Consejería jurídica (promueve reformas legales).
- g) Departamentos de Obras (genera o repara infraestructura para inhibir el acoso).
- h) Comunicación social (diseña campañas, puede generar alianzas con empresa que las patrocinen).
- i) Áreas de finanzas (informa las disposiciones presupuestales y agiliza su liberación; promueve que se establezcan indicadores de desempeño).
- j) Alianzas con las OSC (por su conocimiento especializado en campo pueden innovar y construir propuestas para robustecer la política pública).
- k) Personas usuarias (motivarlas a proteger a las víctimas de hechos de acoso sexual).

Estrategia de comunicación.

No se puede concebir lineamientos, ni plan de trabajo, sin una estrategia de comunicación claramente diseñada. Contar con campañas de difusión sistemáticas y permanentes resulta en suma necesario, el objetivo es dejar huella en las personas que lo escuchan, con el fin de visibilizar y desnaturalizar el acoso sexual de las mujeres en el transporte público concesionado. En lo particular, se consideran fundamentales las siguientes acciones:

- ⊕ Definir con claridad lo que es el acoso, se da por entendido que todas las personas saben a qué se refiere; sin embargo, de los diferentes estudios que se han realizado, se ha detectado que se desconoce cuáles son las diversas conductas que constituyen acoso sexual. Esto se explica porque en la cultura se han normalizado muchas conductas.
- ⊕ Información secuencial en las campañas, que deberá comprender: 1. Definición de acoso aclarar e ilustrar qué es y porque es una forma de violencia hacia las mujeres. 2. Informar que el acoso es un delito y los medios para denunciarlo. 3. Llamar a la comunidad a prevenirlo, con mensajes precisos para que sepan que hacer para proteger a la víctima y evitar la impunidad.
- ⊕ Mensajes dirigidos a los hombres; además de un componente punitivo, deben invitar a la reflexión desde la perspectiva de las masculinidades no hegemónicas. Es necesario interpelarlos no solo como agentes agresores, sino como agentes activos de cambio, de manera que se genere una reflexión y un compromiso de responsabilidad y cuidado de largo plazo.

- ⊕ Promover la comprensión de que el acoso sexual no es un problema de mujeres, sino un tema colectivo y comunitario. Existe una desconexión e hiperindividualización que no favorece su abordaje; no ha funcionado verlo de manera individual; no es suficiente con solo apuntar al mensaje punitivo “cuidado no lo hagas”, se debe buscar una estrategia desde la empatía y el cuidado comunitario.
- ⊕ Precisar qué deben hacer las y los primeros respondientes (operador/a, personas usuarias). Las campañas deben dirigirse a buscar la participación colectiva en la prevención de acoso sexual, la responsabilidad de cuidado es cobijar a la víctima.
- ⊕ Llevar a cabo procesos informativos y de sensibilización a población usuaria del transporte público, respecto de lo que se considera un acto de acoso sexual desde los marcos legales, dando a conocer las medidas punitivas y los castigos para desincentivar la normalización de estas conductas, así como invitar a una reflexión desde la responsabilidad que tenemos para las personas.
- ⊕ Utilizar la mayor cantidad de recursos para difundir la información: puntos de acceso y descenso del transporte público concesionado; interior de las unidades; redes sociales. Respecto al formato: carteles (con o sin códigos QR), videos, etcétera.

Atención.

Si bien la atención es sustantiva para evitar la impunidad -en cuanto elemento reactivo ante situaciones consumadas de acoso sexual-, de acuerdo con las y los expertos entrevistados, lo más relevante en este componente son dos elementos que deberán estar muy claros para quienes se encarguen de la implementación de los lineamientos:

- 1.- Determinar de manera clara y sencilla las rutas de atención para fomentar la denuncia, evitar la desconfianza y la impunidad.
2. No levantar en la víctima expectativas no realizables: ellas deben saber lo que se puede hacer y lo que no es posible.

A continuación, se condensan las recomendaciones de las y los especialistas para fortalecer los mecanismos de atención.

Infraestructura.

- ⊕ Instalar módulos, como los denominados Viaja Segura de la Ciudad de México, para fines informativos, contención y acompañamiento legal y psicológico ante casos de violencia.
- ⊕ Contar con personal conformado por mujeres abogadas, psicólogas, trabajadoras sociales altamente capacitado y monitoreado por las Secretarías o Mecanismos de las Mujeres, con una vinculación cercana en todo momento con los Ministerios Públicos.
- ⊕ Presencia permanente de personal policial en puntos identificados como focos rojos o de mayor incidencia de actos de violencia.

- ⊕ Designación de espacios como "zona libre de acoso" acompañada de material con códigos QR y referencias de canales de denuncia y seguimiento de actos de acoso sexual (números de teléfono, nombre de organismos para la atención y seguimiento de los casos, etcétera).
- ⊕ Instalación de botones de pánico en lugares de alta incidencia delictiva, que se conozca su ubicación y la forma de activarlos, debido que existe un grave problema en cuanto a la falta de información sobre los mismos de parte de las usuarias, y de las personas en general.

Unidades.

- ⊕ Contar con elementos visuales (carteles) donde se informe qué hacer en caso de ser acosada (número telefónicos, flujogramas), mismos que deberán estar visibles y permanentes. Considerando que los carteles dentro de las unidades no suelen ser muy grandes, o bien se usan letras grandes que son visibles pero no aportan mucha información, o se pone mucha información que no suele ser legible a ciertas distancias. Usar códigos QR puedes ser una estrategia para remarcar el mensaje, ampliando con información clara y suficiente, para no dejar dudas de cómo ayudar o cómo denunciar.
- ⊕ Uso de redes sociales para reportar el acoso (en las unidades se puede colocar información al respecto); son herramientas que el gobierno puede utilizar para llevar a cabo acciones de mejora de la operación de las rutas, particularmente donde más se suscitan casos de acoso sexual.
- ⊕ Instalación de tecnología en las unidades: cámaras de seguridad y botones de pánico, porque además de estrategias de inhibición del delito, pueden ayudar a generar pruebas del acto de acoso sexual del que una mujer fue víctima.
- ⊕ Contar con unidades sin vidrios polarizados y con luz suficiente, para que en caso de ser víctima de acoso sexual, las y los usuarios sean testigos del acto y se puedan recabar las pruebas suficientes.
- ⊕ Proporcionar en las unidades opciones a la víctima, para que elija de manera libre e informada sobre los alcances de cada ruta a seguir.
 - ✓ Levantar la denuncia.
 - ✓ Proporcionar datos para el reporte policial, que puede ser para efectos estadísticos.
 - ✓ Reportar el acoso a través de llamar a un número telefónico o a redes sociales, con el propósito de alimentar bases de datos para tomar acciones de mejora en lo inmediato y generar insumos para una política pública mejor delineada.

Operación.

- ⊕ Contar con botones de auxilio al alcance, especialmente de quienes operan las unidades, para que estén preparados/as ante cualquier hecho de violencia al interior de estas.
- ⊕ Capacitación para las y los operadores, respecto del objetivo y uso de los botones de pánico, y para que sepan qué hacer de manera muy concreta.
- ⊕ Material gráfico colocado de manera permanente en el interior de las unidades, a la vista de las personas operadoras, para que sepan los procesos y mecanismos de respuesta con los que cuentan ante cualquier incidente.
- ⊕ Contar con un chat en tiempo real para dejar referencia de actos de acoso sexual para mejorar el registro y conocer la incidencia real de estos actos, este acceso es por medio de un código QR que se puede alimentar a través de las y los usuarios.
- ⊕ Trabajo directo con concesionarios/as para la actualización de la información del padrón registrado y contar con la información oportuna cuando sea necesario
- ⊕ Establecimiento de sanciones administrativas para operadores agresores sexuales independientemente de un proceso de denuncia ante las fiscalías por parte de la víctima, que pueden ser desde una amonestación, suspensión temporal de gafetes y licencias, cursos obligatorios de sensibilización, labores cívicas, similar al que utiliza la Ciudad de México para infractores/as de tránsito. Estas sanciones deben estar previstas en los ordenamientos jurídicos correspondientes.
- ⊕ Colocación de carteles donde se señale que las unidades son conducidas por operadores y operadoras capacitadas para la atención del acoso sexual, como primeros respondientes y como responsables de todo lo que sucede al interior de la unidad que operan.
- ⊕ Revisión y actualización de los contenidos que se imparten como parte de las capacitaciones que se requieren para la obtención de licencias y concesiones.

Mecanismos de coordinación.

Tal como se estableció en el apartado de prevención, aquí también es necesario considerar:

- ⊕ Las responsabilidades de los actores e instituciones involucradas deben estar claramente definidas en la cadena de acciones asignadas. Aquí es importante señalar que no es importante qué le toca a cada parte realizar, si no el cómo realizarlo; en este sentido, las responsabilidades deben ajustarse a las condiciones reales; por ejemplo, ante un caso de acoso, el operador ¿cómo debe hablar con el acosador?, ¿cómo debe actuar si no quiere separarse de la víctima?, ¿debe dar explicaciones al resto del pasaje?, ¿qué pasa si el acosador quiere huir o se pone violento?, etcétera. La coordinación implica prever los diferentes escenarios que se

pueden presentar y anticipar las respuestas que mejor salvaguarden la seguridad de la víctima, de las personas a bordo de la unidad y de quien opera.

- ⊕ La información debe fluir de los titulares de las instancias hacia las partes operativas y viceversa.
- ⊕ Deben existir canales ágiles de comunicación entre las instancias. De preferencia, debe especificarse la persona que fungirá como enlace para agilizar la actuación al interior de la dependencia, tanto a nivel operativo, como en la toma de decisiones de primer nivel (existen experiencias de formación de grupos de whatsapp como forma de tener comunicación en tiempo real)
- ⊕ Integrar a mujeres en los equipos de colaboración en los diferentes niveles, con una participación activa en los procesos de implementación, enriquece las propuestas y acciones a desarrollar.
- ⊕ Los actores estratégicos que deben integrarse en esta etapa de atención son:
 - a)** Secretaría de seguridad pública de la entidad (la rápida intervención policiaca es crítica).
 - b)** Fiscalías (deben buscarse los mecanismos para armar las carpetas de investigación; por ejemplo, ante una denuncia por acoso, se podrían agregar todos los reportes en contra de una unidad o una persona señalada a través de redes sociales).
 - c)** Secretaría de transporte o movilidad de la entidad (tendría a su cargo la capacitación a las personas operadoras, la negociación con empresas y concesionarios, pero también la aplicación de las sanciones administrativas)
 - d)** Mecanismo de adelanto de las mujeres (se ha observado que cuando las mujeres tienen un acompañamiento empático e informado, es más probable que sigan el trámite de denuncia hasta el final; a las organizaciones de protección a las mujeres les corresponde el apoyo legal y psicológico).
 - e)** Personas concesionarias de las rutas (establecer protocolos, capacitar a su personal, dar seguimiento a las condiciones de seguridad en las unidades).
 - f)** Operadores/as de las unidades (conocer y aplicar el protocolo).
 - g)** Personas testigas (proteger a la víctimas y aportar su testimonio ante la autoridad correspondiente, de manera presencial o a través de las redes sociales).

Mecanismos de seguimiento y evaluación.

Es ampliamente recomendable poder determinar mecanismos de medición, porque así se dispone de información para fortalecer las estrategias de atención, pero también de

prevención. En este sentido, se recomienda considerar algunos puntos para el desarrollo de estos mecanismos:

- ⊕ Determinar indicadores, estadísticas y numeralias que permiten saber a ciencia cierta si los casos de acoso sexual han aumentado o disminuido, así como identificar qué medidas han sido efectivas u cuáles pueden mejorar.
- ⊕ Contar con bases de datos, cuya información deberá ser compartida con agentes estratégicos, a fin de que favorezca la toma de decisiones de las autoridades y se diseñen e implementen las acciones que se requieran
- ⊕ Realizar, por lo menos cada 6 meses o un año un levantamiento rápido de percepción de seguridad en las usuarias en las rutas con mayor incidencia de acoso sexual.
- ⊕ Proponer evaluaciones de los protocolos o lineamientos con instituciones gubernamentales expertas; en este caso el INEGI ya ha realizado estos ejercicios en San Luis Potosí, con la lógica de que si el transporte es mejor para las mujeres es mejor para todos.
- ⊕ Evaluación continua y permanente de todo el funcionariado en materia de atención a casos de violencia y regulación del transporte.
- ⊕ Realizar ejercicios periódicos de evaluación utilizando nuevas tecnologías, conversatorios, foros virtuales que permitan un acercamiento entre las y los actores del transporte para identificar áreas de oportunidad en la normativa relacionada con la atención del acoso sexual en el transporte público concesionado.

Estrategia de capacitación.

Se contempló una intervención formativa dirigida a personas que operan las unidades y otra a servidores y servidoras públicas y personas directivas y dueñas de empresas que tienen la concesión del transporte. Para el diseño de ambos, se recuperaron experiencias previas de trabajo con hombres y se tomaron en cuenta recomendaciones de las y los expertos. Por otra parte, es necesario aclarar que en ambas formas de trabajo existía un propósito de sensibilizar, pero también de obtener información para robustecer el estudio. Originalmente, se había previsto un taller de 8 horas para personal del servicio público, personas dueñas y directivas de empresas, y de 4 horas para las personas que conducen las unidades. Sin embargo, al concertar la realización de los talleres quedó en evidencia que no era realista y ambos talleres se replantearon para durar 2 horas; en ese tenor se realizaron 6 talleres.

Aunque ambos talleres tienen similitudes en el marco metodológico, presentan diferencias que es importante resaltar.

Taller dirigido a quienes operan las unidades.

En este caso, se consideró que era una población preponderantemente masculina, por lo que el centro de la propuesta estaba dirigido a dos objetivos principales: a) que se comprendiera qué es el acoso sexual; b) indagar algunas posibles soluciones; se confirmó la hipótesis con la asistencia de las personas, en virtud de que de los 4 talleres que se realizaron para operadores/as asistieron 47 hombres y 7 mujeres (54 personas en total). De ellas, solo 1 mujer era operadora.

Respecto al primer objetivo, el primer reto responde a una doble realidad: por un lado, la experiencia de haber vivido acoso sexual es prácticamente desconocida para los hombres; por otra parte, las prácticas de acoso sexual forman parte de una serie de aprendizajes machistas que han sido normalizados por ellos.

En función del primer reto, se incluyó un ejercicio¹⁵ para que las y los participantes¹⁶ “experimentaran” una sensación cercana a la que viven las mujeres con el acoso sexual. El ejercicio fue efectivo, pues los participantes reportaron sensaciones de “incomodidad”, “impotencia”, “amenaza” y “miedo”.

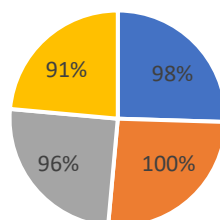
Respecto a los aprendizajes machistas, se reflexionó sobre la manera en que se aprendió a ser hombre (masculinidades); de manera específica, lo que se aprendió en torno a la sexualidad: uso de los cuerpos femeninos y centrarse en el placer propio. Aquí es importante señalar que no basta con señalar qué conductas incluye el acoso, tiene que contrastarse con creencias arraigadas. Las conductas que generan menor comprensión son los piropos (pues se consideran parte de la cultura mexicana) y lo que implica una mirada lasciva (les cuesta trabajo saber qué significa, dado que en su experiencia “sólo” voltean a verlas). Una de las estrategias, fue colocar la idea del *cuidado* como concepto que nos ayuda a entender que no importan nuestras intenciones, sino la forma en que lo “reciben” las otras personas, en este caso, las mujeres. Cuando estuvieron mujeres presentes se les preguntó sobre el significado del piropo en su vida y sobre la manera en que reciben las miradas; cuando no era así, se presentaban cifras, materiales didácticos, ejemplos, sobre el significado del piropo en la vida de las mujeres, así como sobre la experiencia masculina de que muchas veces los pleitos inician por una mirada (la típica frase “¿qué me ves?”), para dar a entender que las miradas tienen significado.

Si consideramos las respuestas a las evaluaciones, se demuestra que la manera de trabajar elegida fue la adecuada, pues el 100% se sintió motivado para hacer algo respecto al acoso sexual; 98% aprendió algo nuevo; y 96% considera que la información es útil (ver gráfica). Por otra parte, la calificación global fue de 9 (sobre 10) y todas las respuestas indicaron que sí se recomendaría el taller a otras personas.

¹⁵ Ver “Columnas estáticas y participativas” en la carta descriptiva respectiva.

¹⁶ En el caso de que participen mujeres en el taller, ellas actúan como observadoras del desarrollo del ejercicio.

Valoración del taller (Operadores/as)



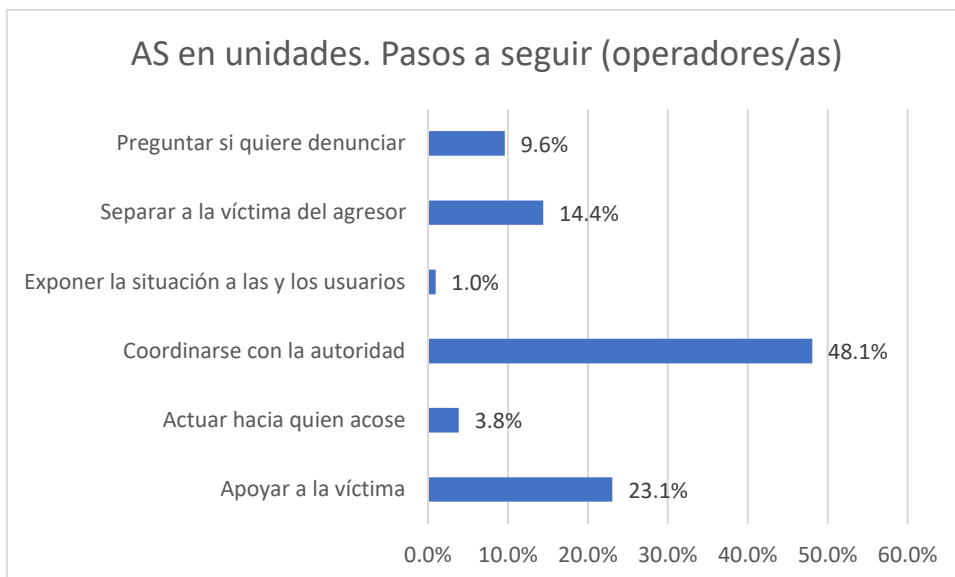
- ¿Qué tanto aprendiste?
- ¿El taller te motiva para hacer algo respecto al acoso sexual?
- ¿Lo que aprendiste te es de utilidad?
- ¿Te pareció dinámico?

En relación con el segundo objetivo (reflexionar sobre posibles soluciones), se plantearon actividades y preguntas específicas¹⁷. Algunas respuestas del ejercicio fueron:

- ⊕ Es necesario contar con protocolos de actuación dentro de la empresa, de manera que las personas conductoras sepan qué hacer.
- ⊕ Ellas y ellos se conocen entre sí y saben quiénes y cómo acosan, por lo que propusieron diversas medidas a tomar, desde hablar con ellos o proporcionarles capacitaciones, hasta prever sanciones dentro de la empresa.
- ⊕ Las actuaciones dentro de las unidades son diversas; hay desde quienes dicen no intervenir (para no meterse en problemas), quienes buscan maneras de proteger a la víctima (separándolas del agresor o incluso ofreciéndose a ir al Ministerio Público) o que bajan o tratan de detener al agresor. De la participación colectiva se deduce que suceden muchos escenarios dentro de las unidades y no siempre se tiene claridad de cómo actuar y hasta donde llegan sus responsabilidades.

Si complementamos estas respuestas con la evaluación final realizada (ver gráfica siguiente), se advierte que le otorgan mayor importancia a la coordinación con la autoridad: 48.1% (en pocos casos se refieren a la empresa y casi siempre a la fuerza policiaca o al gobierno en general). En segundo lugar, están respuestas que colocan a las víctimas en el centro: apoyar a la víctima, 23.1%; separar a la víctima del agresor, 14.4%; preguntar si quiere denunciar, 9.6%; si sumáramos estos tres porcentajes, tendríamos una cifra muy similar a la que obtuvo el primer sitio: 47.1%. La respuesta menos favorable fue la relacionada con actuar hacia quien acose: 3.8%. Hay otra respuesta poco significativa (1%), pero puede ser interesante valorarla: exponer la situación a las y los usuarios.

¹⁷ Ver la actividad “Identificando acciones de acoso” en la carta descriptiva respectiva.



Los datos de la gráfica indican que quienes operan las unidades estarían bastante dispuestos a dar a conocer los hechos a alguna forma de autoridad o a tratar de apoyar a la víctima, así que si se les quiere pedir alguna participación adicional habrá que hacer un trabajo muy intenso.

Taller dirigido a directivos de empresas de TPC, servidores y servidoras públicas.

En este taller, se buscaba un doble efecto: por una parte, que se comprendiera qué es el acoso sexual en el TPC y su gravedad; por la otra identificar formas de intervención para prevenirlo y atender, a partir de las posturas, experiencias y responsabilidades de las personas vinculadas a la operación cotidiana del transporte.

En este caso, en el ejercicio inicial se plantearon 3 conjuntos de preguntas para ser resueltas en equipos¹⁸; los dos primeros (1. ¿Cómo explicarías a un hombre que es el acoso sexual? y a una persona que acosa, ¿cómo dejar de hacerlo?; 2. ¿Qué actividades podrían prevenir el acoso sexual en el transporte concesionado?) pretendían sondear qué tanto se conocía el tema del acoso sexual y qué opciones de solución podrían generar. La última pregunta (3. ¿Por qué el acoso sexual es un problema?, ¿qué le representa a la ruta en la que trabajamos?), tenía el propósito de indagar qué tanto están dispuestos a apropiarse del tema. En esta etapa inicial, fue interesante ver que los dueños (solo eran hombres) de la empresa que operan la Ruta 88, e identificaron que el acoso sexual es un problema porque “violenta a las mujeres”, pero también tiene las siguientes repercusiones: “pérdidas económicas”, “malas recomendaciones”, deterioro de la “imagen institucional de la empresa”, “mala campaña”, “pérdida de confianza”.

Entre las medidas identificadas en el grupo en relación con la prevención y atención del acoso sexual en la ruta destacan:

¹⁸ Ver actividad “Trabajo en equipos” en la carta descriptiva respectiva.

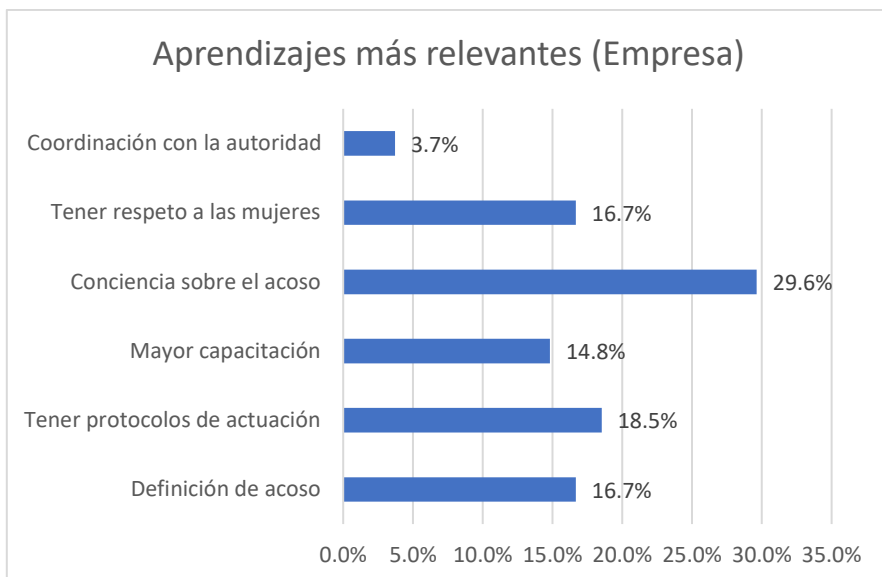
- ⊕ Debe capacitarse continuamente a las personas operadoras en esta temática, de manera que: a) sepan que esa conducta es inaceptable y que serán sancionados en caso de incurrir en ella; b) conozcan de qué manera tendrían que atender a las víctimas; c) tengan claro cómo operan los botones de pánico y el procedimiento a seguir ante las autoridades correspondientes.
- ⊕ Debe colocarse información en las unidades sobre qué es el acoso sexual y los mecanismos para actuar cuando se presenta.
- ⊕ La empresa debe contar con un protocolo para la atención de los casos que se presenten en las unidades; sin embargo, pidieron la asesoría de las autoridades gubernamentales para su elaboración.

Por otra parte, se identificaron como obstáculos para actuar adecuadamente frente al acoso sexual:

- ⊕ La lenta respuesta de las autoridades.
- ⊕ La dificultad para identificar o detener a la persona que acose.
- ⊕ La falta de cooperación de las personas que atestigüen los hechos.
- ⊕ No saber qué hacer en una situación de acoso sexual.

Al taller asistieron 22 personas (11 mujeres y 11 hombres). La evaluación que realizaron fue bastante positiva: el 100% de las personas participantes refirió que: habían aprendido; les motivaba a hacer algo respecto al acoso sexual; les había resultado de utilidad, y había sido dinámico. La totalidad de las respuestas también fue en el sentido de que recomendarían a otras personas que tomaran el taller. La calificación global que otorgaron fue de 9.75 (siendo 10 el total).

Respecto al reactivo “En pocas palabras coloca 3 aprendizajes que te fueron más relevantes sobre los lineamientos”, las respuestas indican que el mayor efecto fue la sensibilización frente a la problemática: conciencia sobre el acoso, 29.6%; tener respeto a las mujeres y tener claridad sobre lo que significa el acoso tuvieron porcentajes idénticos (16.7%). Otra respuesta que tuvo un alto porcentaje fue la relacionada con la creación de protocolos de actuación (18.5%); aquí es importante reiterar que si bien implica un compromiso de la empresa con el tema, en la sesión se expresó la petición de que las instancias de gobierno apoyaran en este proceso, con presupuestos para ello. El tema de contar con mayor capacitación tuvo el 14.8% de las respuestas. Finalmente, llama la atención de que durante los ejercicios realizados en el taller se mencionó en muchas ocasiones que se requería una mejor coordinación con diferentes autoridades; sin embargo, en la gráfica se observa que solo un 3.7% considera que este tema es relevante.



Los resultados de los talleres, muestran que funciona la metodología utilizadas, por lo que habrá que capacitar a servidoras y servidores públicos en su manejo, o hacer alianzas con organizaciones de la sociedad civil que conozcan de la misma.

Taller para enriquecer la propuesta de lineamientos.

A partir de la información bibliográfica y de la aportación de las y los especialistas, se generó una primera propuesta de los elementos que deberían contener los lineamientos para prevenir y atender el acoso sexual en el TPC. Esta propuesta -conjuntamente con la estrategia de capacitación y sus principales resultados, así como resultados del sondeo- se presentó a representantes de diversas instancias del Gobierno de la Ciudad de México (Secretaría de Movilidad y Secretaría de las Mujeres) El propósito fue obtener una retroalimentación de lo desarrollado en el estudio, a fin de enriquecer el documento final.

Concluyeron que efectivamente los talleres habían cumplido la función de sensibilizar y de generar reflexiones que podrían conducir a la solución de problemas en la ruta.

Que es necesario contar con capacitaciones sistemáticas.

También que es necesaria una mayor coordinación entre las dependencias, a fin de que la información fluya correctamente hacia los niveles operativos.

Que los lineamientos establezcan la ruta a seguir de manera concreta.

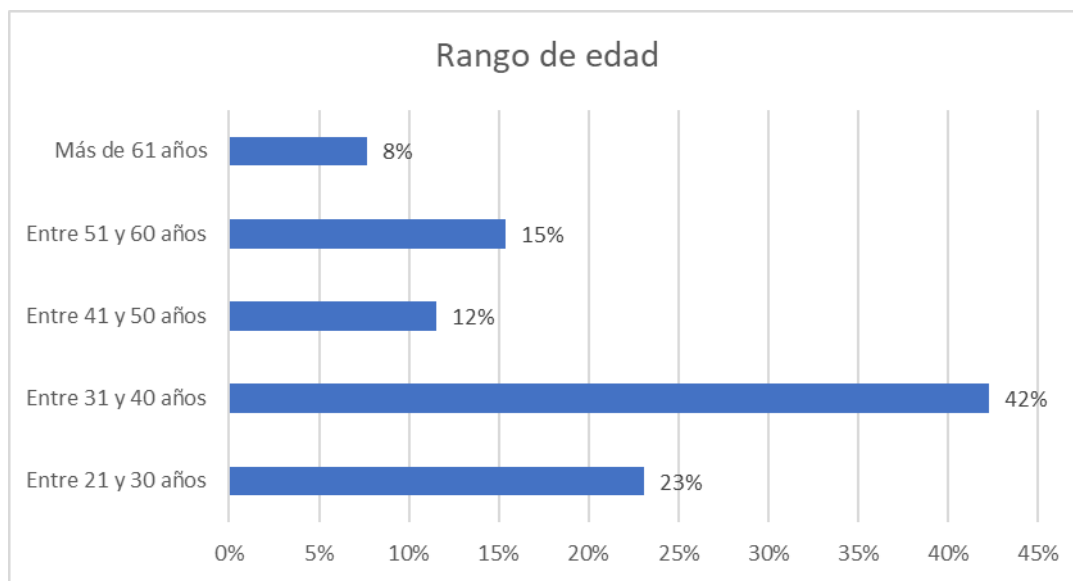
En el tema de la atención, las mujeres deben saber con certeza lo que se puede lograr y lo que no.

Sondeo de percepción de usuarias.

En este apartado, se presentan los principales resultados de la realización del sondeo a usuarias.

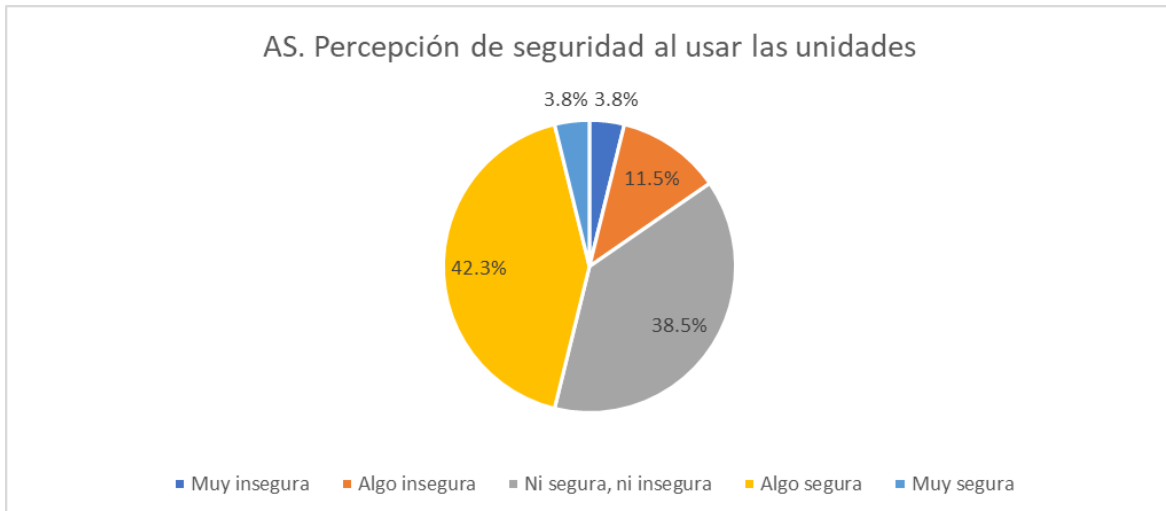
Lo primero que se puede resaltar es que cualquier cuestionario que se aplique debe considerar el tiempo de llenado: 5 a 10 minutos máximo, pues se corre el riesgo de que el llenado quede trunco porque las mujeres deciden abordar la unidad.

Otro aprendizaje es que es más probable que las mujeres jóvenes accedan a contestar el cuestionario. De acuerdo con la gráfica, se observa que las mujeres de 40 años y menos representan el 65% de las personas entrevistadas, lo que se corroboró con las entrevistadoras.



Cuando se preguntó específicamente por la inseguridad en aspectos de acoso sexual al transitar por esa ruta, las respuestas no muestran que haya una preocupación marcada, pues cerca del 80% de las respuestas se ubican en las categorías de “algo segura” y “ni segura, ni insegura” (ver gráfica siguiente).

Ahora bien, este dato no significa que las mujeres no experimenten cotidianamente casos de acoso sexual, la pregunta sería cómo procesan este tipo de situaciones. Aquí cabrían 3 hipótesis: primera, los niveles de violencia que han recibido en sus entornos cercanos es de tal magnitud que el acoso sexual aparece como “menos” grave; es necesario aclarar que, a partir de este sondeo, no se tienen elementos para indagar si esta hipótesis puede ser cierta o no, pero se plantea para posteriores estudios; sin embargo, el estudio sí muestra indicadores de que las siguientes hipótesis podrían ser válidas.

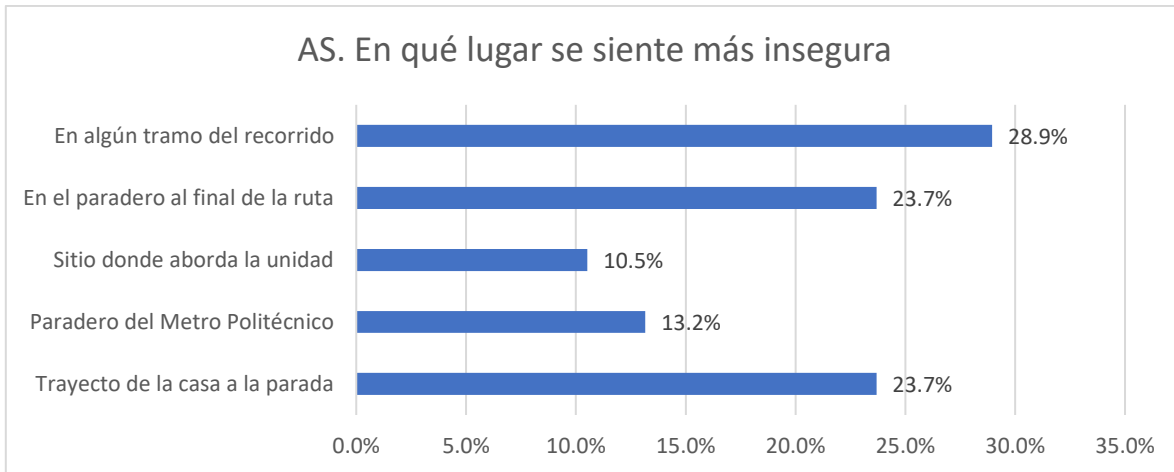


Segunda hipótesis: las mujeres responden que no se sienten tan inseguras en el transporte público porque hay otros sitios, dentro del trayecto, donde el temor a vivir acoso sexual puede ser mayor. Si de la gráfica anterior sumamos los porcentajes en los que las mujeres se sienten “algo inseguras” y “muy inseguras” al usar las unidades, resulta que el porcentaje asciende a 7.6%.

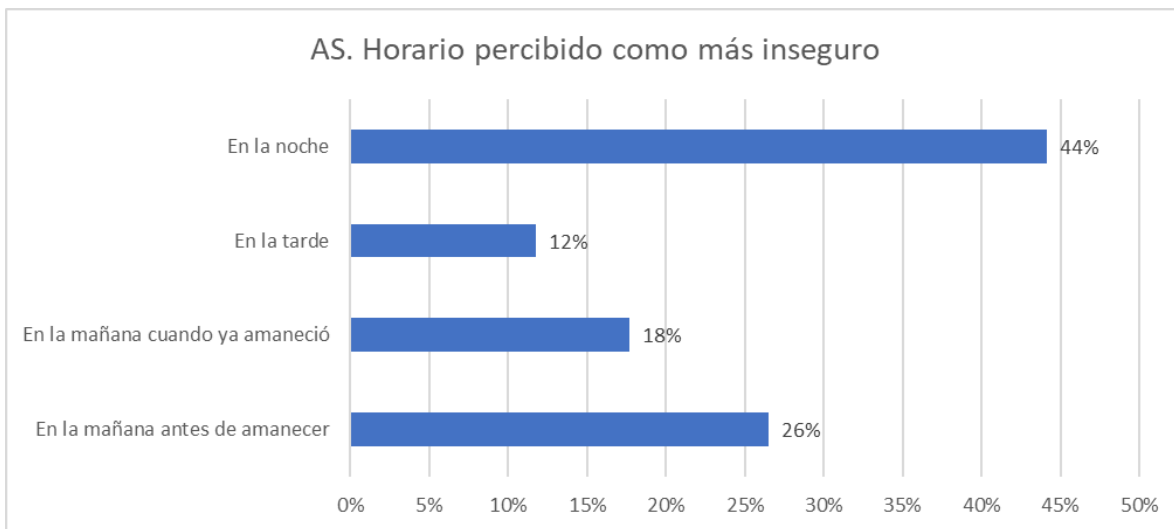
Al revisar la gráfica que se presenta a continuación, vemos que las mujeres se sienten más inseguras en algún tramo del recorrido -es decir, aunque van a bordo de la unidad, lo que les representa temor es cuando pasan por ciertas zonas donde quizá tienen la experiencia o el conocimiento de que las unidades son abordadas por personas que ejercen un nivel de violencia mayor al del promedio de los pasajeros.

Por otra parte, las mujeres que respondieron el cuestionario refieren como sitios igualmente riesgosos (ambos con porcentaje de 23.7%) tanto el paradero al final de la ruta -es decir, cuando descienden de la unidad-, como el trayecto del hogar hacia el sitio en el que abordan o descienden de la unidad; ambas respuestas indican que transitar por la calle (seguramente solas) les provoca mayor temor a ser acosadas sexualmente, esto pone en evidencia de la necesidad de mirar que el transporte público se articula con el tiempo de tránsito en las calles por parte de las mujeres, tal y como se indicó por parte de expertas/os en la etapa de entrevistas.

Las otras opciones de respuesta, “Paradero del Metro Politécnico” y “Sitio donde aborda la unidad” también presentan porcentajes mayores al 7.6% registrado en las unidades: 13.2% y 10.5%, lo que indica que la percepción de vulnerabilidad ante situaciones de acoso sexual se registra en mayor medida en los espacios vinculados a la ruta, en comparación con la percepción a bordo de las unidades. De ahí la importancia de tomar medidas en las zonas de transferencia y paradas.



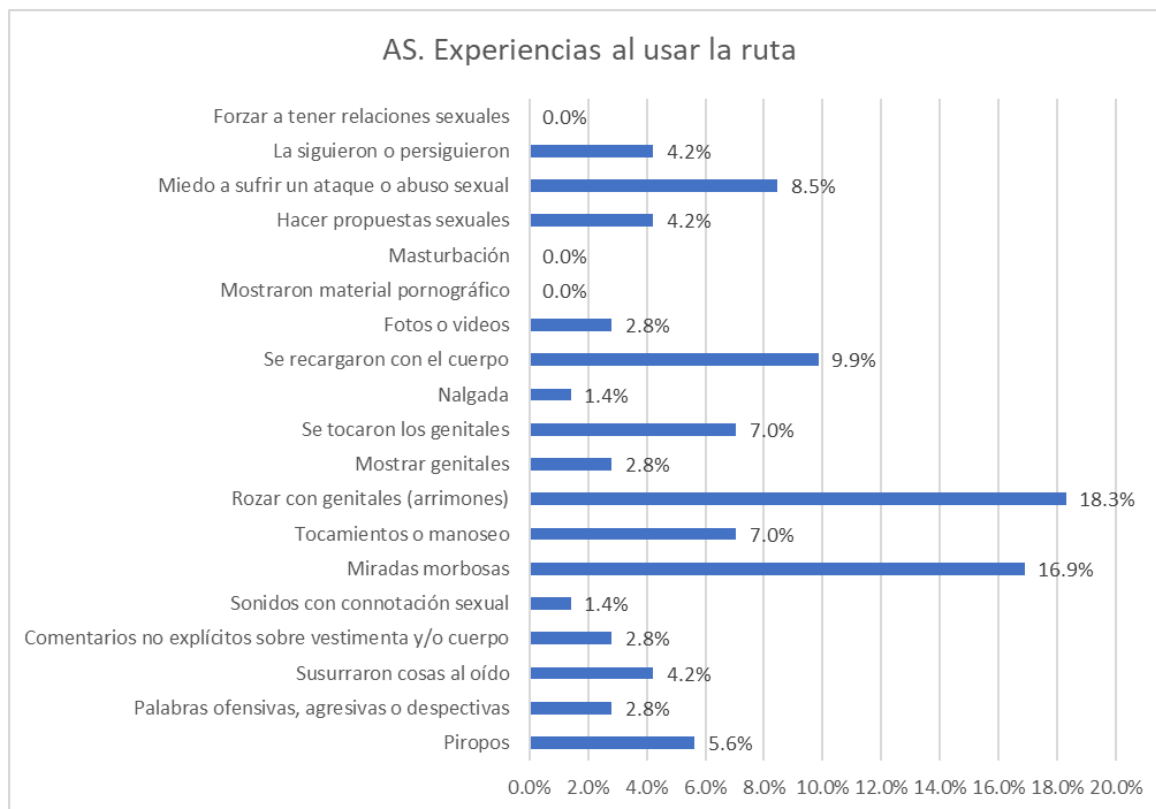
Esta segunda hipótesis quizá también se podría confirmar con el siguiente cuadro. Aquí observamos que los horarios en los que ellas se sienten más inseguras por una posible experiencia de acoso sexual es cuando hay ausencia de luz natural, pues las respuestas a “en la noche” y “en la mañana antes del amanecer” representan el 70% de las respuestas. Aunque también queda claro que la ausencia de luz natural es más amenazante en la noche.



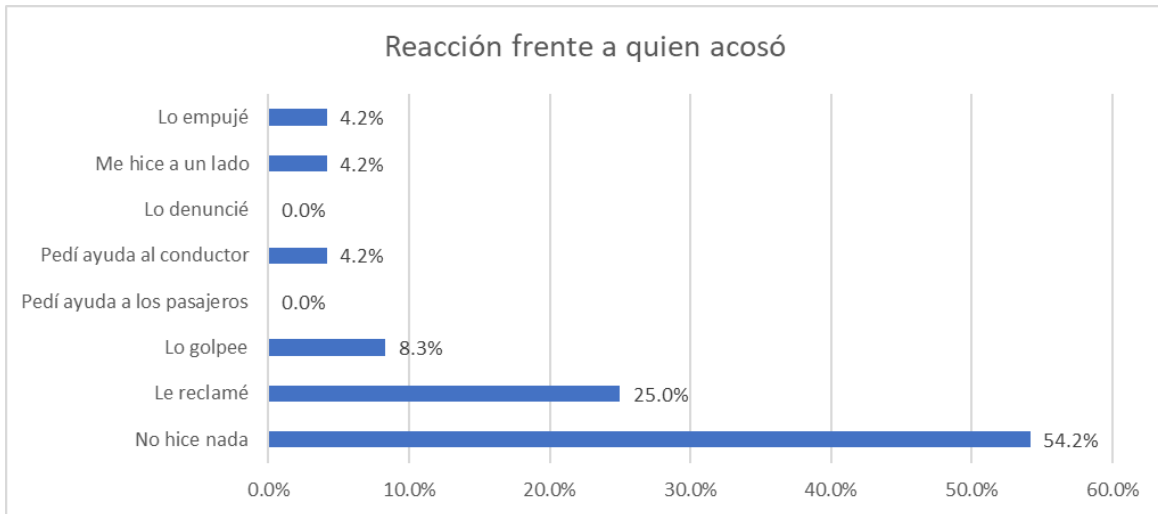
La tercera hipótesis tiene que ver con que muchas mujeres han aprendido a normalizar una serie de comportamientos y entonces los perciben como “inevitables”. Esta posibilidad deriva de que a las mujeres se les preguntaba si habían vivido acoso sexual en el transporte y la respuesta casi siempre era que no; sin embargo, cuando se les leía la lista que aparece en la siguiente gráfica, reconocieron que si habían recibido ese tipo de conductas.

Como se puede observar en la siguiente gráfica, las experiencias de acoso más frecuentes son rozamiento con genitales (18.3%) y miradas morbosas (16.9%). Las otras experiencias más comunes de acoso son recargones con el cuerpo (9.9%); miedo a sufrir un ataque o abuso sexual (8.5%); que quien agrede se toque los genitales; tocamientos y manoseo

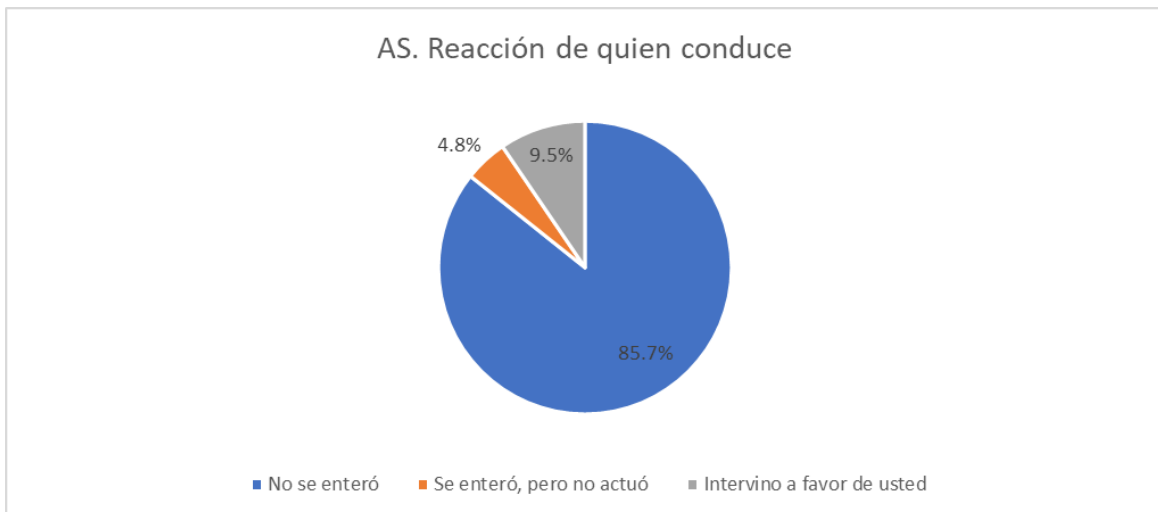
(ambos con 7%). Los piropos representan el 5.6%. El resto de las respuestas obtuvieron porcentajes menores a 5%, lo que indica que son menos frecuentes.



Las siguientes tres gráficas refieren a las reacciones ante situaciones de acoso sexual. En la primera de ellas, se observa que las mujeres dejan pasar el hecho en más de la mitad de los casos (no hacen nada o se hacen a un lado); sin embargo, en mas del 40% de los casos si reacciona en contra de quien acosa, ya sea que le reclame (25%); lo golpee (8.3%); lo empuje o pida ayuda a quien conduce (4.2%, en ambos casos). Esta gráfica es interesante porque indica que un alto porcentaje de mujeres si están haciendo algo respecto al acoso sexual que viven y quizá con mayor apoyo podría esperarse una participación más activa de su parte para emprender acciones adicionales, como la denuncia o cuando menos el reporte en redes sociales.

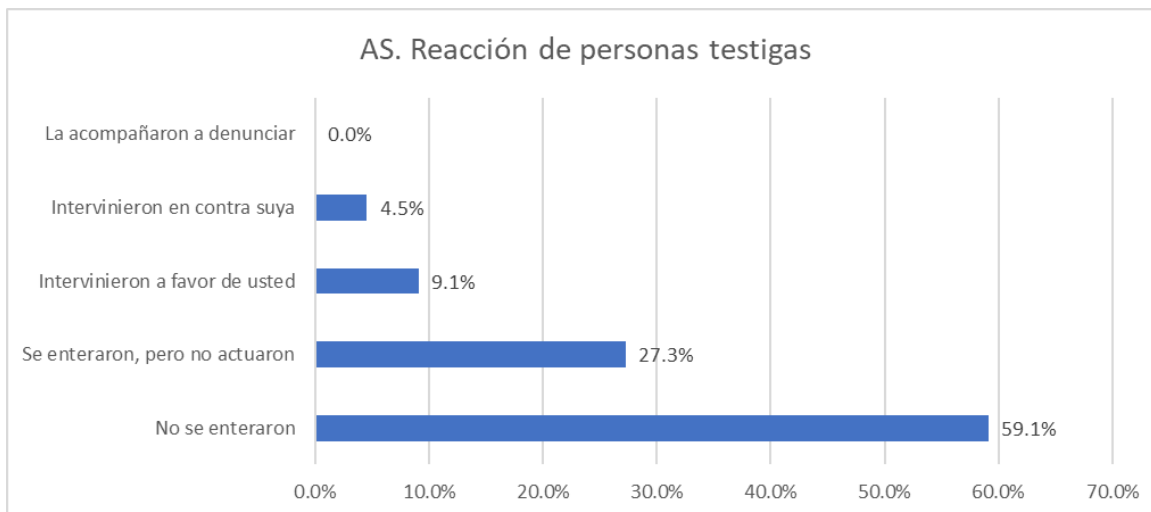


Respecto a la reacción de quien conduce, en la mayor parte de los casos no se entera del suceso (85.7%); aunque si se entera, es más probable que trate de ayudar a la víctima (9.5%) a que la ignore (4.8%). Esto indica que es necesario buscar los mecanismos para que quienes conducen se enteren de los casos y reforzar los protocolos de cómo deberían actuar frente a esos casos.



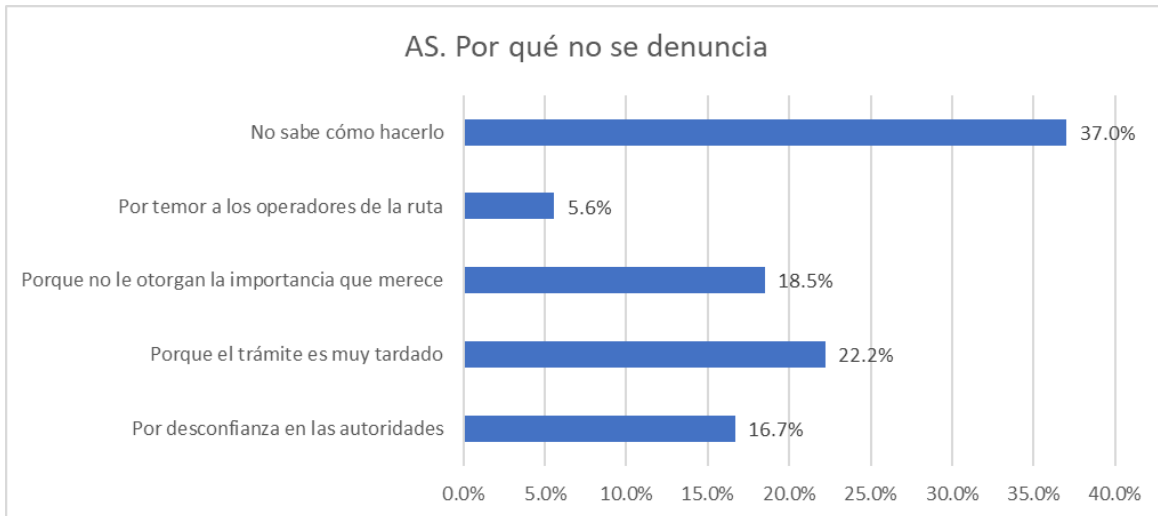
En el caso de las personas que atestiguan, el reto es mayor en comparación con quienes conducen. En este caso, la proporción de personas que no se enteran desciende a un 59.1%. El porcentaje de quienes se enteraron, pero no actuaron se eleva a 27.3% (aproximadamente, 1 de cada cuatro usuarios y usuarias del transporte). Un 9.1% del pasaje intervino a favor de la víctima, pero un 4.5% del pasaje no solamente no la apoyó, sino que reaccionó en contra de la víctima. Esta gráfica puede indicar muchas cosas a la vez: miedo a intervenir; desconocimiento de la problemática; priorización del propio bienestar (llegar

pronto al destino) en lugar del bienestar colectivo (solidaridad), o no saber qué ruta seguir. Es importante realizar más estudios para conocer porque las personas testigas de los hechos de acoso sexual actúan de estas maneras, a fin de encontrar estrategias que permitan que se involucren más activamente en la protección a las víctimas.



Del total de personas que contestaron el cuestionario, ninguna había presentado denuncias por esos delitos. Al preguntar por qué no se denuncia, las respuestas fueron las siguientes (ver próxima gráfica): en primer lugar, porque no se sabe cómo hacerlo (37%); a continuación, porque el trámite es muy tardado (22.2%), porque si denunciara no le otorgarían la importancia que merece (18.5%) y por desconfianza hacia las autoridades.

Estas tres últimas respuestas son interesantes porque si no han denunciado, ¿cómo podrían saberlo?, en futuros estudios será necesario indagar si esta apreciación deriva de que alguna mujer que conoce pasó por esa experiencia o si es una apreciación que surge de una percepción general sobre el gobierno, en general, o el sistema de procuración de justicia, en particular. Continuando con la última respuesta, 5.6% no denuncia por temor a quienes operan la ruta, lo cual abre nuevas interrogantes: esta respuesta se debe a que quien acosa sexualmente ¿es alguien que trabaja en la empresa que opera la ruta?; porque ese empleado ¿la trató de convencer que no denunciara porque en ese caso esa persona también tendría que acudir a declarar?; porque ¿advierte algún tipo de complicidad con quienes la acosaron? Este es un área de oportunidad para las autoridades competentes.



Una de las preguntas incluyó diferentes reactivos para que las mujeres señalaran aquellos elementos que les permitieran sentirse menos vulnerables a situaciones de acoso sexual. Según se observa en la siguiente tabla, las opciones más relevantes, por orden de importancia, son:

Paraderos más iluminados (lo que refuerza la idea de que las mujeres se sienten más inseguras en la vía pública que en las unidades); botones de pánico (en el reactivo no se precisó si en las unidades, en la calle o en ambos); dentro de las unidades, mayor iluminación y colocación de cámaras. Respecto a las personas operadoras de las unidades, brindarles mayor capacitación.

Un lugar relevante se asigna al tema de la difusión, específicamente: campañas de sensibilización/información, así como información en las unidades para saber qué hacer. La opción a la que se le otorgó menor importancia fue la presencia aleatoria de personal de seguridad en las unidades.

Sólo una persona pidió que existieran unidades específicamente para mujeres.

AS. Elementos para sentirse más segura en la ruta	
Concepto	Orden de prioridad
Paraderos más iluminados	1
Botones de pánico	2
Unidades más iluminadas	3
Cámaras en las unidades	4

Capacitación a las personas operadoras	5
Campañas de sensibilización/información	6
Información en las unidades para saber qué hacer	7
Presencia aleatoria de personal de seguridad en las unidades	8

En la parte final del cuestionario se pidió a las usuarias que compararan algunas condiciones del servicio ahora que la ruta había transitado del hombre-camión a empresa. Al preguntar sobre las condiciones de seguridad en el trayecto y en las paradas, nadie refirió que hubieran empeorado, aunque si se advierte una diferente valoración en qué tanto ha mejorado: en las condiciones de seguridad en el trayecto, es decir, a bordo de las unidades, el 76.9% de las personas entrevistadas refirió que había mejorado y 23.1% que no había percibido cambio alguno. En las condiciones de las paradas, la mayor parte de las respuestas (53.8%) indica que no han percibido cambios, en tanto que 46.2% de las respuestas considera que ha mejorado.

Comparación de condiciones respecto a las que existían hace un año			
Concepto	Ha mejorado	Ha empeorado	No percibe ningún cambio
Condiciones de seguridad en el trayecto	76.9%	0.0%	23.1%
Condiciones de seguridad en las paradas	46.2%	0.0%	53.8%

También se preguntó específicamente sobre eventos de acoso sexual realizados por quienes operan las unidades. El 96.2% de las mujeres reportó que con la actual empresa no han sido víctimas de acoso por parte de quienes operan las unidades, aunque un 3.8% reportó que aún habían registrado acosos en algunas ocasiones. Aunque sigue habiendo áreas de oportunidad, esto contrasta favorablemente con el hecho de que en la anterior ruta el 23.1% de las usuarias que respondieron el cuestionario había sufrido algunas veces acoso por parte de quienes operan la ruta.

Comparación de situaciones de AS realizadas por operadores de la ruta				
Ruta	Frecuentemente	Muchas veces	Algunas veces	Nunca
Anterior	0.0%	0.0%	23.1%	76.9%
Actual	0.0%	0.0%	3.8%	96.2%

Finalmente, es importante hacer un breve señalamiento sobre las interrogantes que han aparecido en este apartado. Recordemos que este cuestionario fue diseñado para levantarse en poco tiempo, atendiendo a las dinámicas de movilidad de las usuarias. Se demostró que es una herramienta útil para sondear problemáticas específicas, pero también queda claro que para ahondar en la información deberá complementarse con diversas técnicas de acopio de información cualitativa. Es útil tomar en cuenta esta recomendación a la hora de hacer los diagnósticos a los que se hizo referencia en el apartado donde se rescatan las aportaciones de las y los especialistas.

Propuesta de lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público colectivo/concesionado

En México, así como en otros países, se empezó a visibilizar el acoso sexual en el transporte público operado por los gobiernos locales y empezaron a generarse acciones y estrategias para prevenirlo y atenderlo. Estas primeras acciones fueron importantes porque, primero, permitieron colocar en la política pública un problema que todavía en los primeros años del siglo XXI aparecía como naturalizado e inevitable; segundo, porque empezaron a hacerse estudios y a diseñar soluciones que han ayudado a comprender mejor la problemática y a ensayar soluciones que permitan mejorar paulatinamente las intervenciones.

Si bien no hay estudios específicos que permitan determinar si el acoso sexual es mayor en el transporte público operado por los gobiernos en relación con el transporte colectivo concesionado, se puede especular que la noción de inseguridad en el primero es menor respecto al segundo debido a: i) la propia infraestructura cerrada de algunas redes (metros, metrobuses); ii) la fuerte presencia de personal de seguridad y el nivel de supervisión de éstas; iii) las campañas de prevención y atención a la violencia y la serie de medidas que en estos sistemas se han implementado desde una década o menos.

El transporte público concesionado/colectivo tiene dinámicas propias que lo diferencian de otros sistemas de transporte en función de características como: las condiciones de

contratación del personal operativo; la capacidad de movilidad de las personas usuarias; diversidad de rutas (en vialidades primarias, secundarias, rurales), horarios, tipo de unidades e infraestructura de acceso y tránsito (paraderos, zonas de espera, etcétera).

Los lineamientos que aquí se presentan constituyen un esquema que puede ser utilizado por las entidades federativas para diseñar sus lineamientos de manera específica, atendiendo a sus propias características y necesidades. Sin embargo, esta propuesta condensa la ruta que se puede seguir para prevenir y atender el acoso sexual en el transporte público concesionado colectivo. Para implementarla, es necesario atender las recomendaciones de las y los especialistas y los resultados de las capacitaciones y el sondeo con usuarias, a fin de lograr una mayor efectividad en su implementación.

Medidas de prevención

La prevención es un elemento crucial para la erradicación del acoso sexual y de cualquier forma de violencia contra las mujeres, ya que apunta a generar acciones que buscan un cambio cultural de amplio calado, que permitan derruir estereotipos tradicionales de género y desestructurar prácticas sociales violentas contra las mujeres. En el caso del acoso sexual, existe una normalización porque en amplios sectores todavía se asocia con el cortejo y el coqueteo. Con el fin de desnaturalizar este comportamiento, se ha impulsado la idea de colocar al consentimiento en el centro de las relaciones afectivo-eróticas, enfatizando que su ausencia es indicador de violencia doméstica, violación o agresión sexual (ONU MUJERES, 2019).

Esta idea de consentimiento tiene implícita una idea de cuidado, pues los aprendizajes masculinos en torno a la sexualidad se basan en la objetualización del cuerpo femenino y en preocuparse por el propio placer (casi) exclusivamente. Plantear la idea de que la otra persona podría tener deseos que no coinciden con los del hombre que trata de cortejar ya cuestiona esos aprendizajes; pero el hecho de plantear la pregunta ¿estás de acuerdo? y esperar sin manipulación la respuesta, representa un cambio de paradigma respecto al comportamiento masculino aprendido en entornos tradicionales o machistas.

Aparte de los aspectos culturales, también es importante disponer de información precisa; fortalecer la actuación de las instituciones; mejorar los canales de colaboración con la ciudadanía, colectivos de mujeres, academia, mecanismos de adelanto de las mujeres y autoridades; así como atender los aspectos de infraestructura, del parque vehicular y de la operación de las rutas de transporte concesionado.

Criterios para la prevención del acoso en transporte público.

Generar estudios, diagnósticos y encuestas de percepción de seguridad de las mujeres en la localidad a fin de contar con datos que permitan dimensionar el problema y realizar un plan de movilidad con perspectiva de género progresivo, que incluyan acciones en infraestructura y seguridad.

Pronunciamientos públicos de cero tolerancias de las autoridades correspondientes en el tema de transporte, con la posibilidad de que se realicen desde gobernadores/as, presidentes/as municipales, secretario/as de transporte y movilidad.

Realizar campañas de comunicación y difusión con contenidos sobre igualdad, que es el acoso, sus manifestaciones y la ruta de atención considerada con la mención de las autoridades competentes. (carteles, flyers, videos, mensajes en redes sociales de las dependencias de transporte y los mecanismos de adelanto para las mujeres).

Diseñar e implementar esquemas continuos de sensibilización de género y capacitación en materia de vías de prevención y atención de acoso sexual por tipo de actor (dueños/as de transporte concesionado, operadores/as del servicio, funcionariado y autoridades estatales y locales)

Generar acciones de articulación entre la ciudadanía, colectivos/organizaciones de mujeres, autoridades y funcionariado para conocer las principales demandas en materia de transporte. (foros, mesas de trabajo)

Generar acciones de monitoreo y seguimiento como indicadores y medios de verificación que permitan el seguimiento de acciones y avances en las acciones de prevención y atención, así como las derivadas del plan de movilidad con perspectiva de género.

La experiencia de viaje remite a 3 niveles fundamentales que se han venido desarrollando a lo largo del texto:

Infraestructura de acceso

Unidades del transporte público colectivo/concesionado

Operación

Estos 3 niveles deben correlacionarse para garantizar que las mujeres puedan ejercer su derecho a la movilidad digna de forma segura y libre de violencia y en cada nivel pueden proponerse líneas de acción específicas que en última serán vinculantes y logran cubrir el objetivo de erradicar el acoso sexual. Las acciones y estrategias emprendidas de forma desarticulada sin acciones vinculantes entre actores y espacio público resultarán en la reproducción de modelos y esquemas excluyentes para las mujeres por lo que la planeación de cualquier estrategia debe contemplar acciones en estos 3 niveles. (OMS, 2010)

Infraestructura de acceso

Este nivel refiere a la infraestructura que funciona como origen de los viajes en las unidades del TPC e involucran no sólo los centros de transferencia modal y las bases de taxis o autobuses sino también las paradas designadas en las rutas de estos vehículos donde abordan y descienden las personas dependiendo de su trayectoria y destinos intermedios y finales.

Sobre este nivel recae gran peso para la intervención del mismo pues es donde confluyen grandes masas de población como puntos de origen de los viajes. Contemplar estos espacios implica dirigir las estrategias de comunicación hacia los mismos, la aglomeración de usuarias y usuarios, el tránsito de población flotante y los tiempos de espera son elementos que actúan como ventanas de oportunidad y que pueden potencializar el impacto de campañas y la interiorización de los contenidos de las mismas por parte de las y los usuarios. (Soto, 2019) La presencia de material gráfico con mensajes claros y visibles y su exposición constante a personas que usan estas rutas de manera recurrente, tendría efectos positivos en los cambios de conducta esperados y en la internalización de dichos principios rectores aludiendo a la no violencia y el rechazo generalizado ante el acoso sexual.

Además de las campañas, estos espacios y su infraestructura en conjunto deben cubrir requerimientos específicos en función del género; deben contar con condiciones de accesibilidad, iluminación, señalética e infraestructura para el saneamiento y el descanso. La presencia de estos elementos impactará de manera significativa la percepción de seguridad por parte de las mujeres y son elementos que en última instancia ayudan a evitar actos de violencia y acoso. (Corres, 2018)

Como en la experiencia Metro y Metrobús en CDMX, otra estrategia de prevención podría ser el fortalecimiento de la presencia de personal y servicios de seguridad con personal mixto altamente capacitado y sensibilizado no sólo en temas de género y acoso sexual sino en los mecanismos de respuesta y acompañamiento de las presuntas víctimas.

Unidades del transporte público colectivo

Actualmente, existen dos tipos de TPC, el primero operante bajo un esquema de hombre-camiión y el segundo bajo un esquema empresarial. Las diferencias entre ambos complejizan el abordaje de las acciones para la prevención del acoso sexual pertinentes para cada tipo.

El TPC que opera bajo el modelo hombre-camiión se caracteriza por carecer de medidas regulatorias, su personal operativo y sus rutas suelen ser informales. Los operadores casi en su totalidad suelen ser hombres, trabajadores no asalariados cuya ganancia se da a destajo dependiendo del número viajes y de personas pasajeras que utiliza sus unidades diariamente. Las ganancias se estiman bajo supuestos pues su carácter informal relega a la voluntad de los concesionarios reportar las mismas, adicionalmente no existen medidas de obligatoriedad para que los conductores reporten sus ganancias incluso a los concesionarios por lo que todo se remite a los acuerdos directos preexistentes en las relaciones patronales entre conductores y concesionarios. (Babinet, 2021)

Sin prestaciones y en la precariedad, las relaciones laborales al interior suelen ser carácter de trabajador-patrón no establecidas bajo contratos. Esta característica complejiza la tarea de capacitación y sensibilización de estas personas por la alta tasa de rotación de los mismos. (idem) La falta de esquemas completos de operación lleva a considerar a los

operadores únicamente como conductores al carecer de los procesos de formación que reciben las personas operadoras de las redes de transporte masivo.

Con base en lo anterior se han trabajado sobre propuestas para la regulación de las condiciones de operatividad de estas unidades en un esfuerzo para dotar de mayores capacidades a los organismos gubernamentales para incidir en los esquemas operativos del TPC hombre-camión, sin embargo estos esfuerzos generan resistencias por la lucha de intereses políticos y económicos debido a la rentabilidad del transporte público como negocio.

Los procesos de modernización del TPC bajo un enfoque de derechos humanos vulneran el control que tienen los concesionarios sobre el servicio e intentos recientes para regular dicho transporte generan rechazo en amplios sectores del sector; por ejemplo, en 2019 se realizaron grandes movilizaciones de transportistas que colapsaron el tránsito en Ciudad de México, estas personas buscaban resolver sus demandas de un aumento a las tarifas y el rechazo a medidas como el registro de operadores en una base de datos de acceso público, la activación de un sistema de prepago similar al que opera en los sistemas de transporte masivo como el Metro, Metrobus y Tren Ligero y la instalación de aditamentos de supervisión tecnológica como localizadores en tiempo real GPS, cámaras de video vigilancia y botones de pánico. (García, 2019) Consolidar la implementación de las medidas enunciadas con anterioridad impactaría de manera positiva para conocer la situación real del acoso en el TPC y contribuiría a cambiar la percepción de las usuarias sobre estos transportes.

La incidencia de acoso sexual en el TPC hombre-camión está estrechamente vinculada a la falta de mecanismos para la exigencia de rendición de cuentas y adopción de medidas regulatorias, la falta de capacitación y, como sucede en muchos casos, el factor que en algunos casos son los mismos conductores aquellos agresores sexuales que incrementan la percepción de inseguridad y la desconfianza de las usuarias para recurrir a estos como primer respondiente ante un acto de acoso. (Galiani, 2016) Los procesos de sensibilización y capacitación a conductores por consiguiente debe abordar esta problemática de manera puntual por el rol tan importante que juegan al interior de las unidades.

Una enorme ventana de oportunidad en esta compleja dinámica son los requerimientos que desde el marco normativo puedan reformularse para garantizar que estos procesos de sensibilización sean de carácter imperativo específicamente en los trámites para la obtención de las licencias y las concesiones. (Babinet, 2021)

En Ciudad de México, por ejemplo, para ser conductor de TPC independientemente de si este opera bajo un esquema hombre-camión, o un esquema empresarial es necesario contar con una licencia de conducir "C". Entre los requerimientos para su obtención se enlistan cubrir con dos cursos, uno de capacitación y el segundo de acreditación de la evaluación de conocimiento y desempeño, (SEMOVI, 2021) revisar los contenidos para ambos casos e incluir en los mismos contenidos puntuales respecto a sensibilización de género y mecanismos de respuesta ante acoso sexual puede ser una propuesta exitosa que

ayude a generar los cambios en los comportamientos y las actitudes de los conductores y las personas operadoras frente al acoso y la violencia por razón de género.

La temporalidad y los procesos de renovación de estas licencias pueden ser complementarios en este sentido y permitirían mantener procesos de capacitación y sensibilización constantes que podrían retomarse en forma de evaluaciones e incorporación de nuevos conceptos de forma gradual.

Respecto a los actores clave es importante mencionar que por ley las personas concesionarias son responsables directos de lo que suceda al interior de sus unidades independientemente de la persona que opere la unidad.

Sobre las condiciones de los vehículos a grandes rasgos y a falta de esquemas de operación, estas unidades suelen presentar deterioro pues son los operadores y las personas concesionarias los y las responsables de dar mantenimiento a las unidades y verificar que las mismas se encuentren en condiciones óptimas de operabilidad. En este sentido pueden plantearse esquemas de estímulos y apoyos económicos en forma de créditos para la renovación y mejora de unidades a cambio de que sus personas incluidos, los concesionarios, conductores, checadores etcétera acepten cubrir módulos de educación y seguridad vial con perspectiva de género.

Los resultados del éxito de estas medidas impactarán en la calidad del servicio en general y ayudará a revertir la imagen negativa que se tiene sobre los conductores de TPC permitiendo así abrir una serie de ventanas de oportunidad para erradicar el acoso sexual.

Definición de las estrategias para la prevención del acoso sexual en el transporte público

	Infraestructura	Unidades	Operación
Evitar que sucedan los actos	- Fortalecer, y modificar condiciones de infraestructura de acceso como espacios seguros libres de elementos que pongan en riesgo a las personas en función del género: áreas de espera y abordaje iluminadas con suficiente infraestructura para el descanso y condiciones de accesibilidad para mujeres que realizan viajes de acompañamiento etcétera.	- Diagnosticar por medio de diversos mecanismos la situación actual del TPC en cuestión de sus unidades y las condiciones físicas en las que se encuentran y brindan servicio. - Incentivar por medio de estímulos diversos la regularización de la situación del esquema de operación de la unidad y el	- Promover el registro de acceso público con información personal de los conductores y las personas operadoras de las unidades del TPC que permita el rastreo y la identificación de las personas a cargo de la unidad. - Promover procesos de sensibilización y capacitación

	<ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimiento y aumento de la presencia de figuras de autoridad y servicios de seguridad pública o privada, según sea el caso altamente capacitada en materia de género y con capacidades para responder ante casos de violencia sexual. - Modernizar los esquemas y mecanismos de vigilancia con el uso de tecnología como video vigilancia, designación de zonas seguras y botones de auxilio. 	<p>concesionario a manera de homologar condiciones de operación mínimas: unidades en buenas condiciones correctamente iluminadas sin música estridente con amplia visibilidad tanto para operadores como usuarias y usuarios del interior al exterior y viceversa, etcétera.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Equipar a las unidades de instrumentos tecnológicos de vigilancia, cámaras, rastreadores GPS, botones de auxilio donde el contexto y la cobertura de servicios así lo permita. 	<p>constantes en materia de género con mecanismos de evaluación y seguimiento de los conocimientos y las capacidades adquiridas e incluir los mismos como requerimientos para la obtención y renovación de licencias y concesiones.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Focalizar el contenido de dichos procesos ante actos de violencia sexual al ser de las manifestaciones más graves y recurrentes que afectan a las mujeres. - Fomentar procesos participativos entre operadores, organismos de la población civil y autoridades que rescate los saberes y las diversas perspectivas frente al fenómeno del acoso de estos sectores para evitar acciones fragmentadas y promover un acercamiento entre actores para implementar esfuerzos en
--	---	---	---

			conjunto contra el acoso sexual.
Brindar información sobre cómo proceder	<ul style="list-style-type: none"> - Extender campañas de comunicación y difusión en puntos estratégicos de la infraestructura de acceso con información clara y puntual sobre la ruta crítica de actuación frente a un acto de acoso sexual. - Utilizar no sólo material gráfico sino audio y video para extender los canales de promoción de dichas campañas. - Diseñar de inicio indicadores para la evaluación y el monitoreo de dichas campañas a manera de comprobar su impacto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenir el interior de las unidades con campañas informativas con material gráfico respecto a las manifestaciones de violencia por razón de género, puntualmente aquella que alude al acoso sexual y sus conductas y comportamientos asociados. - Colocar dicho material en puntos estratégicos al interior y el exterior de las unidades de manera que sea, visible, legible y accesible para la población en general. - Socializar la existencia de mecanismos efectivos para conducirse ante un acto de acoso sexual dirigido a las y los diversos actores implicados para que actúen como personas testigas activas ante dichas violencias. - Promover una cultura de denuncia y cooperación entre la ciudadanía y el acompañamiento a la víctima en la medida de lo posible. 	<ul style="list-style-type: none"> - Definir rutas críticas de respuesta ante un acto de acoso sexual y socializarlo en todos los niveles, desde funcionariado y personas tomadoras de decisiones hasta conductores y personas operadoras de las unidades. - Diseñar material didáctico físico y digital de fácil acceso de manera que esté disponible de manera permanente para consulta y divulgación del personal operativo del TPC.

Evitar repetición de los hechos	- Garantizar que las intervenciones, adecuaciones y modificaciones del espacio de infraestructura de acceso sean permanentes por medio de procesos de monitoreo y evaluación constante de la infraestructura.	- Monitoreo, supervisión y evaluación constante de las condiciones físicas de las unidades del TPC para que las mismas se adecúen a las necesidades de las mujeres de contar con viajes seguros libres de violencia en condiciones dignas.	- Generar registros de actos de acoso sexual en las bitácoras diarias del personal operativo del TPC y generar mecanismos de seguimiento y atención ante dichos actos.
---------------------------------	---	--	--

Medidas de atención

La violencia contra las mujeres es una forma de discriminación y una violación de los derechos humanos. Siendo que el acoso sexual en los espacios públicos es una de las manifestaciones más frecuentes y normalizadas de las violencias contra las mujeres y las niñas, en la que el ejercicio de poder en absoluta para quien comente este tipo de hecho, la atención clara y expedita a las personas visitas son elementos centrales para fomentar una creciente cultura de la denuncia que permita la transformación positiva de los entornos sociales y comunitarios.

En tal sentido, el procedimiento que aquí se sugiere, pretende establecer una ruta de actuación para las personas operadoras del transporte, las autoridades y el funcionariado cuando existe un hecho de acoso sexual.

Está elaborado bajo los enfoques conjugados de la igualdad de género y la no revictimización, acorde a los estándares nacionales e internacionales, aplicable a los derechos humanos de las mujeres.

Es también relevante señalar que este procedimiento toma en consideración a la justicia restaurativa al buscar fomentar el respeto y la responsabilidad para comprender por qué surgen el conflicto y la violencia, cuándo se ha ocasionado el daño y cuáles son las acciones y estrategias que las personas víctimas, consideran necesarias para su reparación.

Sobre el papel participativo de la comunidad en la prevención y atención de la violencia, hostigamiento y acoso sexual, hay buenas prácticas que remarcan el papel de las personas testigas como vigilantes activos/as de que estos hechos no sucedan y si llegan a ocurrir, tomar un papel activo de denuncia y no tolerancia, tal es el caso de la Estrategia Integral de Quito de Prevención y atención de la violencia sexual en el transporte público: Bájale al Acoso, la cual busca la vigilancia social como un elemento importante para evitar que suceda hechos de acoso sexual en el transporte. De igual manera en Lima, Perú las personas testigas de estos hechos pueden presentar directamente la denuncia o bien, acompañar la persona víctima para respaldar su testimonio.

Las medidas de atención deberán cumplir con la implementación y homologación uniforme y efectiva de procedimientos diseñados para la atención de la violencia sexual comunitaria y acoso sexual en contra de las mujeres y niñas a bordo del sistema de transporte público colectivo/concesionado.

En la interpretación y aplicación de estas medidas se priorizará la NO revictimización y se deberán considerar los siguientes principios:

- ⊕ Cero tolerancia ante conductas de hostigamiento, acoso sexual y violencia sexual comunitaria.
- ⊕ Igualdad de género.
- ⊕ Confidencialidad.
- ⊕ Presunción de inocencia.
- ⊕ Respeto, protección y garantía de la dignidad.
- ⊕ Prohibición de represalias.
- ⊕ Integridad personal.
- ⊕ Debida diligencia.
- ⊕ Pro persona.

Poniendo en el centro un problema público que requiere una atención oportuna centrada en los derechos humanos con perspectiva de género, se proponer a través de estos lineamientos, una ruta de actuación para las personas operadoras del transporte, las autoridades y el funcionariado cuando existe un hecho de acoso sexual. Está elaborado bajo los enfoques conjugados de la igualdad de género y la no revictimización, acorde a los estándares nacionales e internacionales, aplicable a los derechos humanos de las mujeres.

Ruta de Atención General

Opciones de Activación del mecanismo

Sucede el acto de acoso sexual

- ⊕ La persona víctima oprimir botón de auxilio (de tenerlo la unidad) o bien activar el botón de auxilio en vía pública CDMX (puede activarlo la víctima, la persona operadora de la unidad de transporte o una persona testiga) o
- ⊕ Si existiera una app diseñada para tal fin deberá activarse (persona víctima, testigo o persona operadora) o

- ⊕ La persona víctima puede también dar aviso a la persona operadora de la unidad de transporte sobre los hechos o bien a una persona que este a su lado para pedir apoyo.

Priorizar la integridad de la persona afectada

- ⊕ La persona operadora toma conocimiento de los hechos y pone en un espacio seguro a la persona víctima, buscando la mayor distancia de quien la agredió.
- ⊕ La persona operadora da aviso inmediato a las autoridades competentes.
- ⊕ La persona operadora explica a la víctima el mecanismo de atención.
- ⊕ En todo momento, se consideran de manera prioritaria las necesidades de la víctima, respetando sus decisiones, lo que implica que se brindará total autonomía respecto a si desea realizar la denuncia formal o desea una mejor alternativa para su seguridad (cambio de transporte, bajar al agresor, ser acompañada por la autoridad)
- ⊕ La persona operadora de la unidad notifica a la persona agresora sobre que el acoso sexual es inaceptable y se le solicita bajar de la unidad.
- ⊕ Ofrecer servicios de atención psicológica o legal que ofrezca el Mecanismo de Adelanto de las Mujeres correspondiente.
- ⊕ Registrar en el instrumento que tenga disponible el conductor, (bitácora, hoja de incidentes de ruta, etc.), los hechos principales, estableciendo el horario y tramo en que ocurrieron los hechos

Aspectos a considerar por parte de la persona operadora:

- ✓ Informa a la estación de base o control del caso (mediante la implementación de claves operativas).
- ✓ Conserva la calma y trata de recopilar la mayor información posible, evitando la confrontación con el agresor, es relevante salvaguardar tu integridad y la de la víctima.
- ✓ Evita hacer juicios o valoraciones de la situación, la víctima o el agresor.
- ✓ Se mantiene alerta de lo que ocurra en la unidad de transporte a su cargo.
- ✓ Mantiene permanente contacto con la base de control.

Activación de la autoridad competente y de los servicios de atención integral

- ⊕ Aviso prioritario a los servicios de atención de primeros auxilios psicológicos por la dependencia competente estatal o municipal en caso de que la persona víctima así lo considere.
- ⊕ Arribo de la policía o autoridad competente. O la unidad sigue su ruta hasta encontrar policía o autoridad competente o el conductor da aviso a la central del transporte del hecho o la autoridad espera en puntos seguros especiales para la atención.
- ⊕ Conductor, persona víctima o testiga relata los hechos a la autoridad conducente.
- ⊕ Se brinda a la persona víctima un ofrecimiento de conducción para que realice la denuncia formal de los hechos.
- ⊕ La autoridad competente solicita a la persona agresora acompañar a la fiscalía, ministerio público u homologo para iniciar la investigación conducente.
- ⊕ La autoridad competente, ofrece acompañamiento de la persona víctima y seguimiento del caso por personas abogadas especializadas de los Ministerios Públicos, Fiscalías, Procuradurías o de mecanismo de atención de las mujeres en el Estado.

Motivación de personas testigas

- ⊕ Favorecer que las personas testigas de acoso sexual no ignoren o minimicen la situación.
- ⊕ La autoridad competente plática con las personas testigas y les solicita que en la medida de sus posibilidades, brinden su testimonio y acompañamiento a la persona víctima a generar su denuncia.
- ⊕ Les brinda los datos de donde será llevado la persona agresora a fin de que acudan a rectificar testimonio.

Monitoreo y seguimiento de la persona víctima y su integridad

El Mecanismo de Adelanto de las Mujeres estatal o municipal realizará el seguimiento de la persona víctima a través de una llamada telefónica o un mensaje a su celular (extraído de datos de cedula de registro de hechos)

- ⊕ Preguntará por su estado físico y psicológico y sus necesidades particulares derivadas de los hechos de acoso sexual.
- ⊕ Preguntará si realizó denuncia formal, el estatus de la misma, así como la atención referida por la autoridad judicial.

- ⊕ Ofrecerá continuación de atención psicológica de ser necesaria o asistencia legal si tuviera dudas del proceso de denuncia o su estatus.

El procedimiento aquí presentado pone a la persona víctima en su centro, bajo los principios previamente descritos a fin de no revictimizarla y con apego a los derechos humanos de las mujeres.

Ante un hecho de acoso sexual actuación por tipo de actor.

Persona Víctima.	Persona Operadora de Unidad.
<p><u>Qué hacer durante el hecho de acoso sexual.</u></p> <p>Realiza cualquiera de las siguientes opciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Expresa incomodidad, levanta la voz ● pide ayuda a la persona más próxima o directamente al operador de transporte. ● Si la unidad cuenta con un botón de auxilio directo, actívalo o pide a conductor que oprima el botón de emergencia ● Llama al 911. <p><u>Después del hecho</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Ubica un lugar seguro dentro de la unidad · Sigue las indicaciones del conductor · Avisa a un familiar o persona cercana · Allégate de una persona pasajera que te inspire confianza o muestre empatía. · Tú decides si deseas denunciar el hecho en el momento o continúas tu ruta y lo haces con posterioridad · Recuerda que los hechos NO son tu responsabilidad sino de quien te agredió. <p><u>Cuando tengas contacto con la autoridad.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> · Prioriza en tu relato datos del tramo, la hora y el hecho en sí mismo y las circunstancias/personas presentes, así como lo que sentiste. · Expresa si requieres apoyo especial (primeros auxilios psicológicos o asesoría legal.) · Tú decides si continúas tu ruta o bajas de la unidad 	<ul style="list-style-type: none"> · Toma conocimiento de los hechos y pon en un espacio seguro a la persona víctima, buscando la mayor distancia de quien la agredió. · Da aviso inmediato a las autoridades competentes y a tu central. · Preguntar a la persona víctima si desea continuar en la ruta o se le acerque a un punto seguro para que la unidad policiaca la encuentre ahí. · Explica a la víctima el mecanismo de atención. Preguntar a la persona víctima que desea hacer · En todo momento, se deben considerar de manera prioritaria las necesidades de la víctima. · Dar las facilidades a las autoridades para subir a la unidad o detenerse cuando la autoridad llegue. · Anota los hechos principales en su bitácora de ruta · El operador NO debe confrontar al agresor

<p>Personas testigas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pregunta a la persona víctima si necesita apoyo/ da aviso al conductor. • Muestra empatía con la persona víctima. • Acude con la persona víctima a denunciar los hechos en la medida de sus posibilidades. • Para salvaguardar su integridad NO confronta a quien agrede 	<p>Mecanismos de Adelanto de las Mujeres</p> <ul style="list-style-type: none"> · Ofrecer servicios de atención psicológica o legal necesarios denuncia · Solicitar datos principales de la víctima a fin de dar seguimiento a su integridad y en su caso, en la denuncia
<p>Autoridad</p> <ul style="list-style-type: none"> · Atención inmediata ante la activación de botón de pánico/app /llamada al 911 o aviso de operador/a de unidad. · Abordar unidad o esperar en punto seguro especial para brindar la atención · Ofrecer a la persona víctima conducirla para que realice la denuncia formal de los hechos o bien , explicarle a donde debe acudir si desea ir posteriormente a la denuncia. · Solicita a la persona agresora acompañar a la fiscalía, ministerio público u homologo para iniciar la investigación conducente. · Ofrece acompañamiento de la persona víctima y seguimiento del caso por personas abogadas especializadas de los Ministerios Públicos, Fiscalías, Procuradurías o de mecanismo de atención de las mujeres en el Estado 	

<p>Mensajes clave por tipo de actor, en caso de sufrir un hecho de acoso sexual</p>	
<p>Persona víctima</p> <p>Mensajes clave: Si te incomoda, levanta la voz, acércate al conductor y tú decides. Expresa tu incomodidad, levanta la voz.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pide ayuda a la persona más próxima o directamente al operador de transporte. ● Busca un lugar seguro dentro de la unidad · Tú decides si deseas denunciar el hecho en el momento o continuas tu ruta y lo haces con posterioridad · Expresa si requieres apoyo especial (primeros auxilios psicológicos o asesoría legal.) · Recuerda que los hechos NO son tu responsabilidad sino de quien te agredió. 	
<p>Operador de Unidad.</p> <p>Mensajes clave: Escucha, brinda apoyo inmediato, da aviso, orienta y no confrontes</p> <ul style="list-style-type: none"> · Escucha a la persona víctima, toma conocimiento de los hechos y pon en un espacio seguro a la persona víctima, buscando la mayor distancia de quien la agredió. · Da aviso inmediato a las autoridades competentes y a tu central. · Pregunta a la persona víctima si desea continuar en la ruta o si le acercas a un punto seguro para que la unidad policiaca la encuentre ahí. · Anota los hechos principales en tu bitácora de ruta 	

<ul style="list-style-type: none"> · Para salvaguardar tu integridad, NO debes confrontar al agresor.
<p>Personas testigas</p> <p>Mensajes clave: Apoya, acompaña, genera un espacio seguro, denuncia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pregunta a la persona víctima si necesita apoyo • Da aviso al operador del transporte • Muestra empatía con la persona víctima. (no juzgues, no busques mediar y brinda apoyo que te requieran en la medida de tus posibilidades) • Acude con la persona víctima a denunciar los hechos en la medida de tus posibilidades. • Para salvaguardar tu integridad NO confrontes a quien agrede.
<p>Mecanismos de Adelanto de las Mujeres</p> <p>Mensajes clave: Atiende, acompaña y da seguimiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Ofrecer servicios de atención psicológica o legal necesarios para la denuncia. · Solicitar datos principales de la persona víctima a fin de dar seguimiento a su integridad y en su caso, a la denuncia
<p>Autoridad competente</p> <p>Mensajes claves: Protege, acompaña, ejerce la justicia.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Atiende de inmediato la alerta de la activación de botón de emergencia, la llamada al 911 o el aviso de operador/a de unidad. · Aborda la unidad o espera en punto seguro especial para brindar la atención debida · Ofrece a la persona víctima conducirla para que realice la denuncia formal de los hechos o bien, explicarle a donde debe acudir si desea ir posteriormente a realizar la denuncia. · Solicita a la persona agresora acompañarte a la fiscalía, ministerio público u autoridad competente, para iniciar la investigación conducente. · Ofrece acompañamiento a la persona víctima y seguimiento del caso por personas abogadas especializadas de los Ministerios Públicos, Fiscalías, Procuradurías o de mecanismo de atención de las mujeres en el Estado
<p>Servicios integrales de atención de casos</p> <p>La persona víctima debe recibir los siguientes servicios integrales:</p> <p>1. Atención de Primer contacto y primeros auxilios psicológicos mediante</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Técnicas y estrategias psicológicas útiles para afrontar una crisis en personas que están pasando por una situación que las desborda. – ● Apoyo breve e inmediato a la persona para restablecer su estabilidad emocional y facilitarle las condiciones que le lleven a su equilibrio personal. ● Impulsar la atención integral mediante la movilización o el contacto con redes institucionales de apoyo a través de la canalización. ● Fomentar redes de apoyo para la persona víctima (familiares, amigos/a cercanos, personas testiga del hecho que apoyen den defender su dicho. <p>Es importante considerar que la atención integral debe involucrar empatía a fin de establecer confianza y armonía durante la entrevista, porque permite comunicar a la</p>

persona usuaria que se entiende su mundo desde su perspectiva y no desde quien atiende.

Asimismo, se debe realizar escucha activa para comprender a quien atiende y proponga un abanico de alternativas encaminadas a coadyuvar a la resolución de la problemática planteada considerando las necesidades expresadas y sin juicios de valor o emisión de prejuicios.

Evaluar el riesgo, revisar si los hechos encuadran o no en un tipo penal grave, si se detuvo a la persona responsable en flagrancia o no.

2. Asesoría legal.

- Explicación de la normativa nacional, estatal o municipal en el que se encuadra el delito de acoso sexual.
- Brindar información sobre las vías de denuncia según corresponda al estado o municipio
- Brindar apoyo y consejo legal para apoyar en la narrativa de los hechos delictivos y considerar las pruebas que debe presentar para apoyar la denuncia.
- Orientación sobre las opciones de denuncia e informar sobre las sanciones para las personas agresoras
- Dar opciones accesibles legales si la víctima requiere una persona abogada.

Conclusiones y recomendaciones

La violencia contra las mujeres en vía pública y transportes ha sido un fenómeno que se ha incrementado con la expansión y desarrollo de las ciudades y la creciente incorporación de las mujeres en el ámbito laboral y público, que se incrementa a las cargas de crianza y cuidados derivados de los roles tradicionales de género. Las cifras arrojan que en 2019¹⁹, un importante número de personas víctimas de acoso personal y/o violencia sexual en lugares públicos, ya que para el segundo semestre del 2020 el porcentaje reportado de mujeres que han vivido acoso en los espacios públicos fue del 21% mientras que para los hombres fue del 5%. Es decir, por cada caso de acoso realizado a un hombre en los espacios públicos, se realizaron 4 hacia las mujeres (ENSU, 2020)

En este sentido, este incremento y diversificación de la violencia hace necesario contar con lineamientos generales que permitan brindar pautas eficaces sobre acciones de prevención y atención que tenga como centro a las personas víctimas de acoso en el transporte público.

Comprender la naturaleza del acoso sexual en los espacios públicos y privados como una violación al libre ejercicio de la sexualidad de las mujeres y como una violación a sus derechos humanos, ha sido crucial en la elaboración de los lineamientos y el pilotaje de los mismos, los cuales dada la heterogeneidad del territorio requieren de recomendaciones clave para su implementación.

¹⁹ INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)

Al respecto, derivado de las buenas prácticas internacionales y nacionales, las entrevistas a funcionariado y actores claves, así como la experiencia práctica en el pilotaje con funcionariado local y con operadores de transporte, derivan las siguientes recomendaciones:

- Generar mecanismos para la detección y obtención de datos estadísticos que permitan dimensionar la problemática a nivel estatal y local del acoso en el transporte público colectivo. En este sentido se recomienda realizar estudios e investigaciones, así como encuestas de percepción de seguridad de las mujeres en el estado.
- Además de información estadística, es necesario establecer canales para la obtención de información in situ considerando a las y los usuarios del transporte público como fuentes primarias de información respecto a las prácticas y problemáticas del transporte. Para este fin se propone la realización de grupos focales, conversatorios, mesas de debate, etcétera en donde miembros de la comunidad tengan conocimiento e incidencia sobre la serie de acciones y estrategias a implementar.
- Realizar un análisis de las acciones ya existentes, así como sus resultados a fin de conocer su replicabilidad o necesidad de cambios en la estrategia considerando los contextos en los cuales han sido implementados y donde se desean replicar.
- A fin de impulsar un modelo de gobernanza, identificar actores clave del estado/municipio que permitan diseñar e implementar acciones de impacto, tanto funcionarios y funcionarias públicas de comunicaciones y transportes, movilidad, seguridad y mecanismos de adelanto de las mujeres, como academia, colectivos de mujeres, ciudadanía, operadores/as y dueños/as de los concesionarios del transporte.
- Generar mesas de trabajo, foros y capacitaciones a fin de articular acciones entre la red de actores clave identificados/as a fin de realizar una ruta de trabajo progresiva.
- Es deseable contar con un programa de más alto alcance para revisar las políticas de transporte y movilidad del Estado a fin de integrar elementos para la igualdad de género, así como la instalación de una comisión interinstitucional que permita su operación.
- Realizar acciones de monitoreo y seguimiento como indicadores y medios de verificación que permitan el seguimiento de acciones y avances en las acciones de prevención y atención, así como las derivadas del plan de movilidad con perspectiva de género.
- Buscar mecanismos para incentivar la regulación del transporte público y la transición de modelos operativos hombre-camión hacia modelos empresariales a fin de garantizar la incidencia de las autoridades para brindar servicios de calidad.

- Diseñar campañas de difusión integrales con información puntual respecto a los mecanismos para la denuncia, atención y seguimiento ante actos de violencia por razón de género enfatizando al acoso sexual por su prevalencia y gravedad.
- Socializar dichas campañas no sólo al interior de los espacios del transporte público, sino buscar diversos medios para su difusión, medios de comunicación masiva nacionales/locales (radio, televisión, medios impresos) y aprovechar la presencia de plataformas digitales, redes sociales y espacios virtuales para extender el alcance de los mensajes y contenidos de las campañas.
- Homologar esquemas operativos en el transporte público a nivel federal que incluyan requisitos base para la obtención de permisos y concesiones para operadores(as) y personas prestadoras de servicios de movilidad y transporte. Dentro de estos requerimientos se recomienda incluir de manera imperativa contenidos en materia de género para las capacitaciones y evaluaciones del personal de manera permanente.
- Diagnosticar el estado actual de las unidades del transporte colectivo y promover la modernización y adecuación de las mismas con la implementación y el uso de mecanismos tecnológicos de seguridad y videovigilancia.

Bibliografía.

Abramo, L. W., Cecchini, S., Morales, B., & United Nations. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. (2019). *Programas sociales, superación de la pobreza e inclusión laboral. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*.

Aguilar Nery, J. (2003). *Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 10(33) .[fecha de Consulta 27 de Octubre de 2021]. ISSN: 1405-1435. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503309>

Aguilera, B. (1994). *Educar para la paz: Una propuesta posible. Seminario de educación para la paz ; Los libros de la catarata*.

Aguirre Rosario, et. al. (2013) “Los cuidados en la agenda de investigación y en las políticas públicas en Uruguay”. Íconos. *Revista de Ciencias Sociales*. Num. 50, Quito, septiembre 2014, pp. 43-60. Citado en Soto 2019

Aguirre, R. & Ferrari, F. (2014), *Las encuestas sobre uso de tiempo y trabajo no remunerado en América Latina y el Caribe. Caminos recorridos y desafíos hacia el futuro* (Serie Asuntos de Género, 122), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Alonso, L. E. (2007). *Sujeto y discurso: El lugar de la entrevista abierta en las prácticas*. En J. M. Delgado, & J. (. Gutiérrez, *Métodología y técnicas* (págs. 225-240). Madrid: Síntesis.

Ayush Kasliwal. (2020). *Driving Change for Women's Empowerment in Jaipur*. Disponible en <https://www.accessdev.org/wp-content/uploads/2021/04/PCRC-Case.pdf>

Bartra, A. (2003). *De rústicas revueltas: añoranza y utopía en el México rural*. CIDES-UMSA, Posgrado en Ciencias del Desarrollo PLURAL editores. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/gsd/collect/bo/bo004/index/assoc/D7051.dir/11reforma.pdf>

Batthyány, K. (2021). *Miradas latinoamericanas a los cuidados*. Siglo XXI Editores.

Benítez, B. N., & Pérez-Campos, L. C. (1990). "Planeación del transporte y conflicto social". *Revista Mexicana de Sociología*, 52(3), 3–14. <https://doi.org/10.2307/3540703>

Banco Interamericano de Desarrollo (2017). *Evaluación del impacto del programa "Viajemos seguras en el Transporte público de la Ciudad de México"*, Nota Técnica No. IDB-TN-1305. México: Banco Interamericano de Desarrollo.

—(2016). El transporte público desde una perspectiva de género. Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. Disponible en <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-transporte-p%C3%ABblico-desde-una-perspectiva-de-g%C3%A9nero-Percepci%C3%B3n-de-inseguridad-y-victimizaci%C3%B3n-en-Asunci%C3%B3n-y-Lima.pdf>

CARE (2018) Estudio Registro de Casos de Violencia contra las Mujeres 2012-2018, disponible en <https://www.care.org.ec/wp-content/uploads/2020/07/CARE-ESTUDIO-DE-CASOS.pdf>

Cascón Soriano, Paco; Papadimitriou Cámara, Greta. (2000). Resolución no-violenta de los conflictos. Guía metodológica. El perro sin mecate-AEDH.

Cascón Soriano, Paco; Papadimitriou Cámara, Greta. (2000). Resolución no-violenta de los conflictos. Guía metodológica. El perro sin mecate-AEDH.

Castañeda-Olvera, D. (2020). Movilidad, experiencia urbana y desigualdad social. *Quivera Revista De Estudios Territoriales*, 22(2), 85-103. Consultado de <https://quivera.uaemex.mx/article/view/12963>

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. (2007). Marco conceptual educativo de la CDHDF. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). <https://piensadh.cd hdf.org.mx/index.php/cuadernos-para-la-educacion-en-derechos-humanos-1/marco-conceptual-educativo-de-la-cdhdf>

— (2007). Marco conceptual educativo de la CDHDF. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). <https://piensadh.cd hdf.org.mx/index.php/cuadernos-para-la-educacion-en-derechos-humanos-1/marco-conceptual-educativo-de-la-cdhdf>

Organización de las Naciones Unidas (1992), Recomendación General 19, la violencia contra la mujer, disponible en https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/mujeres3/html/cedaw/Cedaw/3_Recom_grales/19.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Serie Recursos naturales e infraestructura. CEPAL, Santiago de Chile.

— (2021). Sobre el cuidado y las políticas de cuidado. Recuperado 1 de noviembre de 2021, de <https://www.cepal.org/es/sobre-el-cuidado-y-las-politicas-de-cuidado>

Comisión Nacional para Prevenir y Eliminar la Violencia contra las Mujeres, (2018) Numeral 6, Resolutivo 4 de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el Estado de Oaxaca, disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485359/Resolucion_AVGM_Oaxaca.pdf

Congreso de la Unión. (2007). Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Cámara de Diputados. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_010621.pdf

Connolly, P. (2018). “La economía política de las obras de transporte: una metodología contra la injusticia”. *Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo* (Online). 16. 63-83. 10.11606/issn.1984-4506.v16i3p63-83.

Cuellar, A. (2000) “La cara oculta de Ruta 100: La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad”. México: UAM, IET, Plaza y Valdés, Centro Americano de Solidaridad Sindical Internacional.

Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2019). Diagnóstico y documento de programa Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey. México.

Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, 4. Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007/18928>

Falú, Ana (2017). Buenas prácticas para prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/buenas%20pr%C3%A1cticas%20para%20eliminar%20la%20violencia%20sexual.pdf?la=es&vs=428>

Fisher, Berenice y Tronto, Joan (1990). Toward a Feminist Theory of Caring en E. Abel y M.. Circles of Care E. Abel y M. Nelson. Albany, NY: SUNY Press., pp. 36-54.

FUNDAR, Centro de Análisis e Investigación, A.C y varias organizaciones. (2020). *Protocolo de Prevención y Actuación en casos de Discriminación, Acoso y Hostigamiento Sexual y Laboral en Organizaciones de la Sociedad Civil*, disponible en <https://fundar.org.mx/protocolo-modelo-de-prevencion-y-actuacion-en-casos-de-discriminacion-acoso-y-hostigamiento-sexual-y-laboral-en-organizaciones-de-la-sociedad-civil/>

GIZ, SUTP y TUMI (2018). “Enfoques para la movilidad urbana responsiva al género”, Módulo 7^a, Transporte sostenible: un texto de referencia para diseñadores de políticas en ciudades en desarrollo

Gobierno del Estado de Oaxaca (2020). *Acciones realizadas por el Estado de Oaxaca, para el cumplimiento de la Declaratoria de Alerta de Violencia de Género, contra las Mujeres*, disponible en https://portales.segob.gob.mx/work/models/CONAVIM/archivos/pdf/Oaxaca_21019-2020.pdf

Harkot, M. (2018). “*A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*”

Hernández, D., & Rossel, C. (2013). “Tiempo urbano, acceso y desarrollo urbano”. Serie Cuadernos de Desarrollo Humano. PNUD, Uruguay, Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/262261936_Tiempo_urbano_acceso_y_desarrollo_humano

Instituto Nacional de las Mujeres (s/f). Glosario para la igualdad. Consulta en línea. <https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

— (2019). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2019. ENSU. Marco conceptual. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825193911.pdf

— (2020). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2020. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2020/doc/envipe2020_presentacion_nacional.pdf

— (2021). Encuesta Nacional Pública de Seguridad Urbana. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825199043.pdf

Jirón Martínez, P. (2015). La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En *La ciudad que queremos* (pp. 47–61). Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/133112>

Lahire, B. (2006). *El espíritu sociológico*. (L. Lambert, Trad.) Buenos Aires: Manantial.

Legorreta, J. (1989), "Transporte y contaminación en la Ciudad de México". México: Centro de Ecología y Desarrollo A.C.

López Barajas, María de la Paz; Antón Gracia Begoña (2020). Elementos para el Fortalecimiento de la Política Pública Local con Perspectiva de Género a Partir de la Experiencia del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en México. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto Nacional de las Mujeres, INMUJERES. http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/CiudadesSegurasMujeresNinas_VF_101354.pdf

Luna, R. R. (2020). *Violencia sexual: Culpabilidad de los varones y masculinidad*. *Ciencia Jurídica*, 9(17), 7–24. <https://doi.org/10.15174/cj.v9i17.324>

Martínez Gaete, Constanza. (2015, junio 15). "Cuatro elementos de diseño para implementar la teoría de los "ojos en la calle" de Jane Jacobs. *Plataforma Urbana*. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/06/18/cuatro-elementos-de-diseno-para-implementar-la-teoria-de-los-ojos-en-la-calle-de-jane-jacobs/>

Medina, S. (2014). "La expansión urbana en México y la movilidad sostenible. *Moviliblog*". Disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/la-expansion-urbana-en-mexico-y-la-movilidad-sostenible/>

Méndez, G; Corres, D; Ballesteros-Urbe, B.; Velasco, V. (2019) *Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara*. C40 Cities Finance Facility Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Ecuador (2020) *Protocolo de atención ante actos de acoso sexual en el transporte terrestre de personas de ámbito nacional, regional y provincial*, disponible <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1481819/PROTOCOLO%20DS%20025-2020-MTC.pdf.pdf>

Navarro, B. (1989) "Dialéctica contradictoria del transporte en el Valle de México", en Bassols y Gloria González. México.

Navarro, B. (2015) “El contexto de la Movilidad en la Ciudad de México 2009-2012”, en *Metrópolis y movilidad: la movilidad y el transporte urbano en la Ciudad de México en los últimos años*, México: UAM-X, UACM, CENFES A.C.

ONU Mujeres (2011). *Glossary and Definitions of Key Terms. Safe Cities Free of Violence against Women and Girls Global Programme*, ONU Mujeres. Citado en Soto, 2019.

— (2017) *Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros: Informe de resultados globales*, disponible en <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2017/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-Global-results-report-es.pdf>

— (2019) “Cuando se trata de consentimiento, no hay límites difusos.” Disponible en <https://www.unwomen.org/es/news/stories/2019/11/feature-consent-no-blurred-lines>

— (2017). Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México; El Colegio de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/ciudades%20y%20espacios%20p%C3%ABlicos%20seguros.pdf?la=es&vs=330>

— (2017). Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México; El Colegio de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/ciudades%20y%20espacios%20p%C3%ABlicos%20seguros.pdf?la=es&vs=330>

ONU MUJERES-Quito Patronato Municipal San José (2014) *Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito*. En http://bbpp.observatorioviolencia.org/wp-content/uploads/2018/11/libro_protocolo_b_n.pdf

Pérez, G. (2019) “Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina”, serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Pérez, Gabriel (2019). “Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina”, serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Puga, Andrade, Ruales, Cardenas Galo, (2018) *Ella se mueve segura*, Estudio de caso Quito Ecuador, disponible en <https://www.fiafoundation.org/media/790782/esms-case-study-quito-esp.pdf>

Robledo, H. & Cano, L. (2020). De “El Hombre-camión” al frente común de usuarios y operadores. Memoria de una investigación con metodología audiovisual colaborativa”. Encartes, 05, 56-78. <https://encartes.mx/robledo-cano-hombre-camion-documental-guadalajara/>.

Romero, J., & Cruz, M. T. (2018). “El transporte público de pasajeros de autobuses, un acercamiento desde la política pública”. Quivera, Revista de estudios territoriales, 20(2). <https://www.redalyc.org/journal/401/40158030007/html/>

Rozas Balbontín, Patricio; Salazar Arredondo, Liliana (2015). *Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente*. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 172. Santiago de Chile: Naciones Unidas. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1

Rozas, P., y Salazar, L. (2015). *Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Recursos naturales e infraestructura*. Published. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1

Sanz, Fina, C. (2004). “Introducción. Del mal trato al buen trato”. En P. Ruiz-Jarabo Quemada, Consue; Blanco Prieto, Pilar (Ed.), *La violencia contra las mujeres: Prevención y detección, cómo promover desde los servicios sanitarios relaciones autónomas, solidarias y gozosas*. Díaz de Santos. <https://www.editdiazdesantos.com/wwwdat/pdf/9788479786281.pdf>

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2020). Segundo informe anual, agosto 2019 - Julio 2020. <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/segundo-informe-anual-semovi>

SEP-INMUJERES. (2020) Directrices para elaborar e implementar mecanismos para la prevención, atención y sanción del hostigamiento sexual y del acoso sexual, disponible en http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/Directrices%20SES-INMUJERES.pdf

Soto Villagrán, Paula (2019). Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <http://dx.doi.org/10.18235/0002122>

— (Coord.) (2018). Estudio-Diagnóstico. Acoso Sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Espacio Público: Municipio de Guadalajara. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; <https://www2.unwomen.org/>-

/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/09/onumujeres%20%20acoso%20sexual%20-%20guadalajara.pdf?la=es&vs=3713

— (Coord.) (2018a). Programa para la Prevención y Atención del Acoso y Otras Formas de Violencia Sexual contra las Mujeres y las Niñas en los Espacios Públicos de la Ciudad de Puebla. Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en el Municipio de Puebla. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. <https://www2.unwomen.org/->

/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/08/programa%20cdds%20y%20espacios%20publ%20puebla_310518.pdf?la=es&vs=5540

Soto Villagrán, Paula; Aguilar Esteva, Arturo; Gutiérrez Fernández, Emilio; Castro Reséndiz, Carlos (2017). Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”: Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <http://dx.doi.org/10.18235/0000804>

Strauss, A., & Corbin, J. (2002). Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada. Antioquia: Universidad de Antioquia.

United Nations & United Nations. (2002). “Las nuevas funciones urbanas”. Naciones Unidas, CEPAL, División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos.

Zermeño (Coord.) (2017). Programa ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas en la Ciudad de Torreón. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Secretaría de las Mujeres del Gobierno del Estado de Coahuila; H. Ayuntamiento de Torreón; Instituto Municipal de la Mujer de Torreón; Universidad Autónoma de Coahuila. https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/imagenes/publicaciones/2017/11/programa%20cdds%20y%20espacios%20publ%20torreon_281117_high%20sin%20marcas_2.pdf?la=es&vs=2618

— (Coord.) (2018). Diagnóstico y Documento de Programa. Acoso Sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Transporte Público: Área Metropolitana de Monterrey. Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/diagnostico%20y%20programa%20ciudades%20seg%20monterrey-amm.pdf?la=es&vs=1435>

Zermeño Núñez, Martha Fabiola & Olivares Ferreto, Edith. (2018). Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa

global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas (p. 53). Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisis-resultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>

Zermeño Núñez, Martha Fabiola, & Plácido Ríos, Elizabeth. (2009). La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. (p. 53). https://www.epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/05/ViolenciaSexualSTP_GDF.pdf

Anexos

Anexo I. Relación de personas entrevistadas

Personas entrevistadas²⁰

<i>Tipo de instancia entrevistada</i>	Nombre	Cargo y dependencia
GOBIERNO FEDERAL	Anitzel Ramos Velázquez	Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia Coordinadora de la Unidad de Género
	Tania Galicia Carmona	Coordinadora de Representaciones Temporales para Erradicar la Violencia de Género
	Nayexi Rosario Sánchez Lepe	Jefa de Departamento de Reestructuración del Tejido Social
	Rafael Rodrigo García Rodríguez	Subdirector de Análisis e Investigación sobre tejido Social
	Álvaro Lomelí Covarrubias	Secretaría de Desarrollo, Territorial y Urbano Coordinador General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad

²⁰ Cabe precisar que, en el caso de la Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia, el formato de entrevista fue llenado y enviado por correo electrónico, dadas las agendas de su personal.

**GOBIERNOS
ESTATALES**

María de Lourdes González Arechavaleta Martha de la Rosa Alonso	Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes Directora de Enlaces Institucionales Subdirectora de Enlace y Programas
Ingrid Gómez Saracíbar	Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México Titular de la Secretaría
Nadjeli Valentine Babinet Rojas José Manuel Landín Álvarez	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular; Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México Asesor en Transporte y Movilidad
Natalia Rivera Hoyos	Organismo Regulador del Transporte de la Ciudad de México Coordinadora General
Marta Patricia Rivera Torres	Secretaría de Comunicaciones y Transportes de San Luis Potosí Directora de Conectividad
Gisela Irene Méndez Brando Alan Flores Pérez	Secretaría de Movilidad Colima
Alma Guerrero	Secretaría de Movilidad de Jalisco Coordinación de la Estrategia "Movernos Seguras"

AGENCIA INTERNACIONAL OSC	Libertad Zavala	Instituto Metropolitano de Planeación de Guadalajara, Jalisco Directora del Desarrollo y Gestión Metropolitano
	Wendy Leticia Rejón Barrancos	Secretaría de las Mujeres de Mérida, Yucatán Subsecretaria de Planeación
	Hugo Andrés Pérez Polanco	Director General de Gobierno y Políticas Públicas de Gobierno
	Lorena Sánchez Ortega	Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo, México (GIZ)
	Claudina de Gyves	Liga Peatonal Oaxaca Cofundadora e integrante

Anexo II. Instrumento de entrevista a profundidad.

Presentación:

De acuerdo con el Programa Nacional para la Igualdad entre Mujeres y Hombres 2020-2024, uno de los problemas actuales en materia de género es el acoso sexual hacia las mujeres en el transporte y los espacios públicos. Debido a ello, el Instituto Nacional de las Mujeres y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, entre otras acciones, buscan contar con una estrategia nacional para la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público, para tal fin se está desarrollando un *Estudio que permita la generación de lineamientos para la prevención y atención de casos de acoso sexual contra las mujeres en el transporte público concesionado y su pilotaje*. Entre las acciones a considerar está 1) capacitación y sensibilización a operadores en temas de prevención y atención al acoso sexual, 2) campañas de difusión de cero tolerancia al acoso sexual en unidades, 3) encuestas a usuarias, 4) rutas a seguir para la debida atención del acoso sexual en el transporte público.

Dado lo anterior, entre otras estrategias, se buscar conocer los avances logrados y generar información a partir del conocimiento y experiencia de las y los actores que trabajan directamente en la regulación del transporte, que es en suma importante para la construcción de unos lineamientos adecuados para atender la problemática.

Objetivo de la entrevista.

Conocer estrategias y acciones fundamentales para la integración de lineamientos eficaces para la prevención y atención de casos de acoso sexual en el transporte público concesionado (colectivo).

Fecha: / / 2021

Nombre:

Sexo: M () H ()

Cargo u ocupación de la persona entrevistada.

Modalidad: Presencial (), en línea ()

Presencial/lugar: _____

Hora de inicio ____:____

Hora de Término: ____:_____

Observaciones:

Las preguntas versarán sobre la prevención y atención del acoso sexual en tres niveles de análisis del transporte público.

A) Infraestructura

- 1 Respecto al espacio público y la infraestructura de acceso ¿qué acciones puntuales deben implementarse en estos espacios para erradicar el AS como parte de una estrategia integral?
- 2 ¿Qué contenidos deben incluir las campañas de comunicación en contra del abuso sexual para eventualmente lograr el objetivo de erradicar las mismas?

B) Unidades

- 3 Respecto al rol de los operadores ¿cuál es el rol que desempeñan estas personas como actores clave un acto de acoso y como fortalecer sus capacidades no sólo como conductores sino como primeros respondientes ante un acto de AS?
- 4 ¿Cómo involucrar al resto de la población para que actúan no sólo como personas testigo sino como actores activos frente al AS en el TPC?

- 5 ¿Cuáles podrían ser los pasos que debería seguir la presunta víctima de acoso sexual? ¿A dónde podría denunciar? ¿Cómo podrían participar el conductor, los pasajeros, los y las testigos en la atención de un caso de acoso sexual?

C) Operación

- 6 ¿Qué retos en el marco normativo actual identifica para garantizar que los esquemas operativos del TPC respondan a las necesidades de ofrecer un servicio libre de violencia sexual para las mujeres?
- 7 ¿Cómo incentivar la introducción y adecuación de mecanismos de denuncia con el uso de nuevas tecnologías de vigilancia al interior de las unidades del TPC no regulado?
- 8 Respecto a los procesos de denuncia y atención, ¿cómo eficientar los mecanismos de denuncia y atención a manera de fomentar que los mismos se atiendan en tiempo y forma para no quedar impunes? Registro de actos diario por unidad, uso de nuevas tecnologías etc...
- 9 ¿Considera que el transporte público colectivo requiere de medidas que obliguen a los concesionarios a regularizarse y transitar a un modelo que condicione el otorgamiento de concesiones etc., por ejemplo, incentivarles a certificarse como espacios libres de acoso? ¿cómo podría hacerse ese proceso?
- 10 Estamos considerando realizar diferentes acciones para implementar estos lineamientos, las cuales consisten en 1) capacitación y sensibilización a operadores en temas de prevención y atención al acoso sexual, 2) campañas de difusión de cero tolerancia al acoso sexual en unidades, 3) encuestas a usuarias 4) Talleres de sensibilización a autoridades/funcionarios (as). ¿Considera que debería haber algún otro elemento que permita transitar hacia un transporte colectivo libre de acoso sexual contra las mujeres, que deberíamos incorporar?

Anexo III. Cartas descriptivas y formato de evaluación

Taller dirigido a personas operadoras del transporte público concesionado/colectivo.

Carta descriptiva

Título del taller	Actúa, acompaña, denuncia. Acciones contra Acoso sexual hacia las mujeres en las rutas concesionadas
Perfil de participantes	Personal de conducción de la ruta 88

Número de participantes	40 personas o menos (idealmente)
Objetivo	Las y los participantes identificarán conductas de acoso sexual en el transporte concesionado/colectivo, la afectación que genera y algunas acciones para prevenirlo
Lugar	
Duración	2 horas
Requerimientos	Salón con proyector, sillas movibles y mesas en herradura <ul style="list-style-type: none"> 1. Una computadora 2. Presentación en Power Point o similar 3. 30 hojas de rotafolio. 4. Plumones de colores 5. Etiquetas adheribles para que cada participante escriba su nombre. 6. 30 Hojas blancas 7. Bolígrafos 8. 1 masking tape. 9. Listas de asistencia, formatos de evaluación. 10. Constancias de participación.

Resultados de aprendizaje (Que quienes participan...)	Actividades	Estrategias de aprendizaje o actividades a desarrollar		Técnica instruccional	Materia didáctica	Tiempo Parcial	Tiempo total
		Facilitador/a	Participantes				
Conozcan al equipo de	Presentación general	Da la bienvenida, presenta	Plantean dudas	Expositiva	Equipo de cómput	5 min.	5 min.

facilitación, la agenda del día y los objetivos del taller	y encuadre del taller	características del taller.			o y de proyección PPT		
Reflexión sobre la importancia de respetar los espacios personales	Columnas estáticas y participativas ²¹	Dirige el ejercicio Ayuda a que el grupo procese la experiencia y a que relacionen la vivencia con el acoso sexual	Se integran a las filas y siguen las indicaciones Reportan sensaciones, emociones y opiniones	Participativa	Ninguno	30 min.	35 min.
Uniforme los conceptos en torno al acoso sexual	Definiciones	Se exponen conceptos básicos sobre género, violencia contra las mujeres, acoso sexual y	Plantean dudas y aportan información	Expositiva	Equipo de cómputo y de proyección PPT	25 min	60 min.

²¹ El procedimiento es el siguiente:

Forma 2 filas frente a frente de tal manera que siempre quede un usuario enfrente de otro. Se pide que los usuarios se miren sin esquivar o bajar la vista; paulatinamente, el facilitador va dando aplausos y con cada uno de ellos, la fila B (previamente definida) avanza paso a paso. Se pide a las personas de la fila A que se queden quietos, hasta que ambas filas quedan lo más cerca posible.

En este punto se procesa qué pasa, cómo se sienten, qué diferencias observan en la distancia entre las filas (normalmente unos quedan más cerca que otros).

En una siguiente etapa, se repite el ejercicio, pero en esta ocasión la fila A levantará su mano (a la altura del pecho) para frenar el avance de la otra persona en un punto en que se sienta cómodo. Nuevamente se procesa qué sucedió, cómo se sienten y qué diferencias observan respecto a la primera etapa del ejercicio.

Al terminar, se invita a reflexionar sobre las diferentes necesidades de espacios vitales, la importancia de respetarlos y la relación que esto tiene con el acoso sexual.

		masculinidades hegemónicas ²² , como formas de violencia hacia las mujeres					
Conozcan los lineamientos y sepan qué podrían hacer	Qué hacer ante el acoso sexual	Exposición de los lineamientos de prevención y atención de acoso sexual, para definir vías de actuación	Conocen los lineamientos y las rutas a seguir para atender el acoso sexual.	Expositiva	Equipo de cómputo y de proyección PPT	20 min	80 min.
Identifiquen cómo se da el acoso sexual en su ruta y a partir de una exposición breve de los lineamientos sepan qué que podrían hacer.	Identificando acciones de acoso	Se forman 5 grupos, se les plantea un caso concreto de acoso sexual. Se les pide que por grupos implementen acciones derivadas de los lineamientos	Identifican claramente formas principales de acoso sexual que ocurren en su ruta; los describen y reflexionan sobre lo que podrían hacer para	Participativa	Hoja de rotafolios Plumones	30 min.	110 min.

²² La idea que se pretende colocar es que en la construcción de la sexualidad masculina, se ha enseñado a los hombres a hacer uso de los cuerpos femeninos y a que en las relaciones sexuales solo se considere el placer masculino. En una perspectiva de cuidados, la idea es que los hombres dialoguemos y preguntemos siempre ¿qué es lo mejor para las otras personas? (mujeres, niñas, personas de la diversidad sexual, etc.)

		<p>os expuestos.</p> <p>Una vez que consensan lo anterior, generarán un intercambio de experiencias para fortalecer su actuación en casos de acoso sexual.</p> <p>Para facilitar la organización de la información se les propone un formato (se presenta a continuación)</p> <p>Dirige la exposición en plenaria.</p> <p>Recoge la evidencia (hojas de rotafolios)</p>	<p>prevenirlo y atenderlo , a partir de los lineamientos. La información la vacían en el formato entregado.</p> <p>Comparten en plenaria sus conclusiones</p>				
Sintetice la experiencia de lo	Cierre y llenado de formatos	Agradece la participación y les pide llenar los	Llenan y entregan los formatos	Evaluación sumativa	Formato de	10 min	120 min.

trabajado en el día		formatos de evaluación	de evaluación		evaluación		
---------------------	--	------------------------	---------------	--	------------	--	--

Formato para análisis

Equipo:		
¿Cuáles son 3 formas principales de acoso sexual que sabemos que ocurren en nuestra ruta? (al menos una de los 3 debe describir lo que sabemos que hacen los operadores)	En caso de suceder casos de acoso sexual en nuestra ruta, ¿que debes hacer, de acuerdo con los lineamientos antes expuestos?	¿Cuál es tu papel como operador ante un hecho de acoso sexual en tu unidad, que debes observar, que debes de cuidar, que debes implementar?

Formato de evaluación.

Lugar:

Fecha y horario:

¿Cómo calificarías lo siguiente?

Aspecto a calificar	Mucho	Poco
¿Qué tanto aprendiste?		
¿El taller te motiva para hacer algo respecto al acoso sexual?		
¿Lo que aprendiste te es de utilidad?		
¿Te pareció dinámico?		

Integra los pasos a seguir en caso de acoso sexual en tu unidad

--

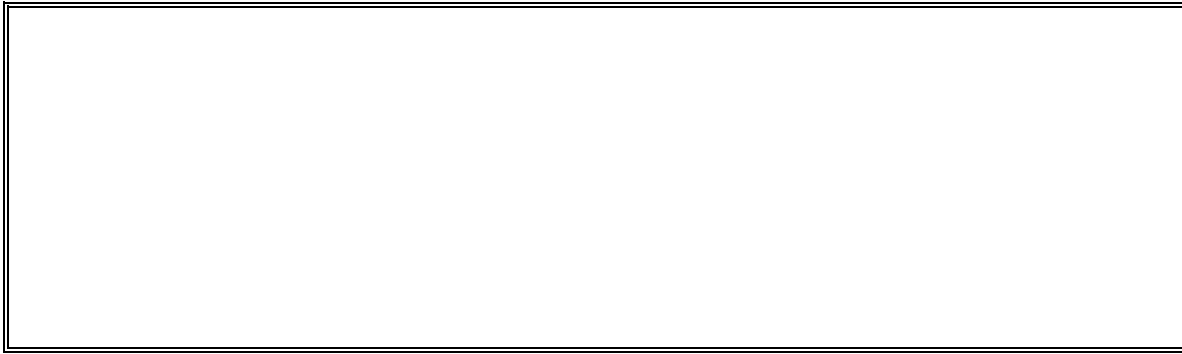
En una escala de 0 a 10, ¿qué calificación le darías al taller?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Recomendarías este taller a otras personas?

SÍ	NO
----	----

¿Algún comentario o sugerencias sobre los lineamientos?



Taller dirigido a servidores y servidoras públicas y a dueños de ruta.

Carta descriptiva

Título del taller	Actúa, acompaña, denuncia. Acciones contra Acoso sexual hacia las mujeres en las rutas concesionadas.
Perfil de participantes	Dueños y directivos de empresas de TPC; servidoras y servidores públicos de las áreas de género, movilidad, seguridad pública y fiscalías
Número de participantes	40 personas o menos (idealmente)
Objetivo	Las y los participantes identificarán lo que es el acoso sexual en el transporte público concesionado/colectivo, su responsabilidad frente al mismo, así como la necesidad de cooperación mutua para prevenirlo y atenderlo
Lugar	
Duración	2 horas
Requerimientos	Salón con proyector, sillas móviles y mesas en herradura <ol style="list-style-type: none">1. Una computadora2. Presentación en Power Point o similar3. 30 hojas de rotafolio.4. Plumones de colores

	<p>5. Etiquetas adheribles para que cada participante escriba su nombre.</p> <p>6. 30 Hojas blancas</p> <p>7. Bolígrafos</p> <p>8. 1 masking tape.</p> <p>9. Listas de asistencia, formatos de evaluación.</p> <p>10. Constancias de participación.</p>
--	---

Resultados de aprendizaje (Que quienes participan ...)	Actividades	Estrategias de aprendizaje actividades desarrollar		Técnica instruccional	Materia didáctica	Tiempo Parcial	Tiempo total
		Facilitador/a	Participantes				
Conozcan al equipo de facilitación, la agenda del día y los objetivos del taller	Presentación general y encuadre del taller	Da la bienvenida, presenta características del taller.	Plantean dudas	Expositiva	Equipo de cómputo y de proyección PPT	5 min.	5 min.
Reflexionen sobre los conceptos de acoso sexual, igualdad de género, cuidados y prevención	Trabajo en equipos	Se integran 3 equipos y a cada equipo se le pide que dé respuesta a la pregunta que le tocó: 1. ¿Cómo explicarías a un hombre que es el	Integran 3 equipos y responden a la pregunta que les haya tocado Exponen sus conclusiones	Participativa	Hojas de rotafolios Plumones Masking tape	35 min.	40 min.

		<p>acoso sexual? y a una persona que acosa, ¿cómo dejar de hacerlo?</p> <p>2. ¿Qué actividades podrían prevenir el acoso sexual en el transporte concesionado?</p> <p>3. ¿Por qué el acoso sexual es un problema, ¿qué le representa a la ruta en la que trabajamos?</p> <p>Aclara dudas</p> <p>Dirige el trabajo en plenaria</p> <p>Recoge evidencia</p>	<p>nes en plenaria</p> <p>Aportan información a los equipos</p>				
Uniformen los conceptos en torno	Definiciones	Expone contenido de los lineamientos	Plantean dudas y aportan	Expositiva	Equipo de cómputo y de	20 min	60 min

acoso sexual, masculinidades, prevención, atención		os y conceptos básicos sobre género, masculinidades, violencia contra las mujeres, acoso sexual, prevención, atención ²³ .	información		proyección PPT		
Conozcan los lineamientos y sepan qué que podrían hacer	Qué hacer ante el acoso sexual	Expone contenido de la propuesta de lineamientos y conoce la ruta de qué hacer y cómo actuar frente a un hecho de acoso en su unidad de transporte.	Conocen los lineamientos y las rutas a seguir para atender el acoso sexual.	Expositiva	Equipo de cómputo y de proyector	20 min.	80 min.

²³ La idea que se pretende colocar es que en la construcción de la sexualidad masculina, se ha enseñado a los hombres a hacer uso de los cuerpos femeninos y a que en las relaciones sexuales solo se considere el placer masculino. En una perspectiva de cuidados, la idea es que los hombres dialoguemos y preguntemos siempre ¿qué es lo mejor para las otras personas? (mujeres, niñas, personas de la diversidad sexual, etc.)

Conozcan un caso real de acoso, qué permita a las personas participantes poner en práctica los lineamientos antes presentados	Problema Soluciones	Se plantea un caso real de acoso Se forman 4 grupos y se les plantea que identifiquen de qué manera podrían prevenir el acoso sexual en la ruta, a partir de los lineamientos presentados.	Reconocen situaciónes de acoso en el transporte Integran los equipos y dan respuesta a la pregunta que se les plantea de acuerdo al rubro que les sea asignado Exponen conclusiones en plenaria Aportan información a los demás equipos	Participativo	Equipo de cómputo y de proyector, video del caso Hojas de rotafolios Plumones Hojas blancas Bolígrafos	30 min.	110 min.
Sinteticen la experiencia de lo trabajado en el día	Cierre y llenado de formatos	Agradece la participación y les pide llenar los formatos de evaluación	Llenan y entregan los formatos de evaluación	Evaluación sumativa	Formato de evaluación	10 min	120 min.

Formato de evaluación.

Taller: Actúa, acompaña, denuncia. Acciones contra Acoso sexual hacia las mujeres en las rutas concesionadas.

Lugar:

Fecha y horario:

¿Cómo calificarías lo siguiente?

Aspecto a calificar	Mucho	Poco
¿Qué tanto aprendiste?		
¿El taller te motiva para hacer algo respecto al acoso sexual?		
¿Lo que aprendiste te es de utilidad?		
¿Te pareció dinámico?		

En pocas palabras coloca 3 aprendizajes que te fueron más relevantes sobre los lineamientos

--

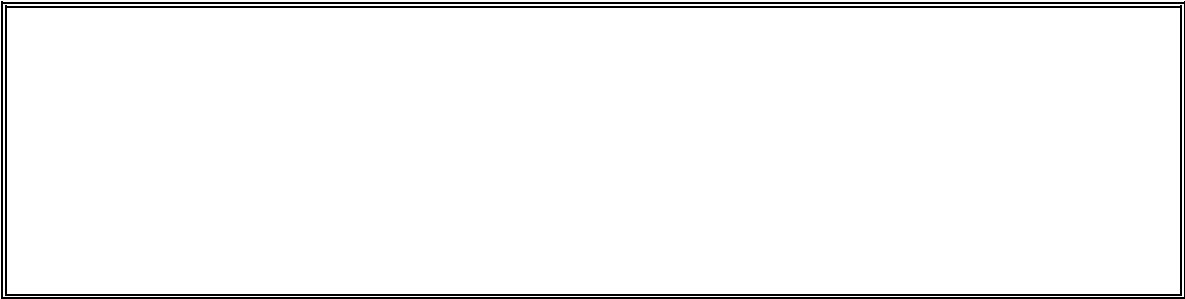
En una escala de 0 a 10, ¿qué calificación le darías al taller?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Recomendarías este taller a otras personas?

SÍ	NO
----	----

¿Algún comentario o sugerencias sobre los lineamientos?



Anexo IV. Memoria fotográfica de los talleres
Primer taller a concesionarios de la Ruta 88 (17/11/21).





Segundo taller Operadores/as (17/11/21)





Tercer taller a operadores/as (17/11/21)





Cuarto taller operadores/as (18/11/21)



ión a cuando menos tres personas nacional electrónica número 7-2021, número interno INMUJERES/UAF/DRMSG/ITP/10/2021



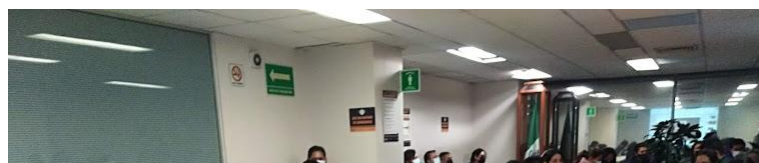
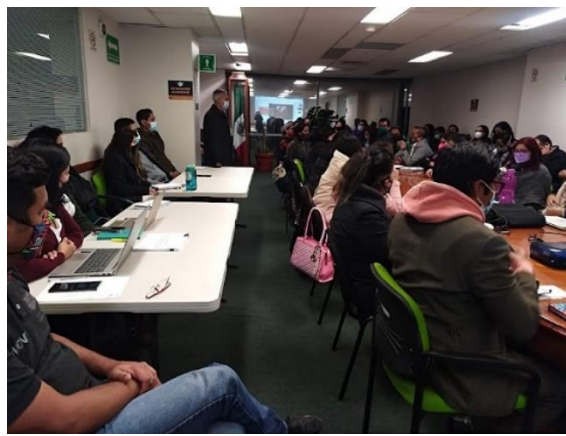
Quinto taller operadores:_(18/11/21)



a cuando menos tres personas nacional electrónica número
021, número interno INMUJERES/UAF/DRMSG/ITP/10/2021



Taller para enriquecer la propuesta de lineamientos (22/11/21)





Anexo V. Cuestionario para sondeo.

I. OBJETIVO.

Conocer la percepción de seguridad de las usuarias de la ruta 88, en el tema de acoso sexual y compararla al término de la prueba piloto, para identificar aspectos que permitan fortalecer el contenido de los lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público concesionado.

II. CUESTIONARIO

Aspectos generales

1. Rango de edad:

Menor a 20 años	Entre 21 y 30 años	Entre 31 y 40 años	Entre 41 y 50 años	Entre 51 y 60 años	Más de 61 años
-----------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	----------------

2. ¿Con qué frecuencia utiliza esta ruta?

Diariamente	Al menos 5 días a la semana	4 días o menos a la semana
-------------	-----------------------------	----------------------------

a) Percepciones de seguridad al usar la ruta en relación con el acoso sexual.

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

Muy insegura	Algo insegura	Ni segura, ni insegura	Algo segura	Muy segura
--------------	---------------	------------------------	-------------	------------

4. 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).

a) En el trayecto de la casa a la parada	b) En el paradero del Metro Politécnico	c) En el sitio donde aborda la unidad (Especificar)	d) En el paradero al final de la ruta	e) En algún tramo del recorrido (Especificar por calle o avenida)
--	---	---	---------------------------------------	--

5. Considerando solamente el acoso sexual y tomando en cuenta el recorrido de esta ruta, ¿en qué horario se siente más insegura? (puede responder más de una opción).

a) En la mañana antes de amanecer	a) En la mañana cuando ya amaneció	b) En la tarde	c) En la noche
-----------------------------------	------------------------------------	----------------	----------------

b) Experiencias de acoso sexual al usar la ruta.

6. En el último año; ¿ha recibido alguna de las siguientes situaciones de acoso sexual en la ruta y cuántas veces?

Concepto ²⁴	S í	Frecuencia
------------------------	-----	------------

²⁴ Elaborado tomando como referencia: ONU Mujeres. (2018). Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa insignia global ciudades y espacios

1. Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual		
2. Le dijeron palabras ofensivas, agresivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres		
3. Le susurraron cosas al oído		
4. Le hicieron comentarios no explícitos sobre la vestimenta y el cuerpo		
5. Hicieron sonidos con connotación sexual (p.e., silbidos, chasquidos)		
6. Le miraron morbosamente el cuerpo.		
7. La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento		
8. La rozaron con sus genitales (arrimones)		
9. Ellos le mostraron los genitales con intención sexual		
10. Ellos se tocaron los genitales en forma visible para usted		
11. Le dieron una nalgada		
12. Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual		
13. Le han tomado fotos o videos a su cuerpo sin su consentimiento		
14. Le mostraron material pornográfico (fotografías o videos)		
15. Mostraron sus genitales y/o se masturbaron enfrente o junto a usted		
16. Le hicieron propuestas sexuales indeseadas		
17. Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual		
18. La siguieron o persiguieron con intención de atacarla sexualmente		
19. La intentaron forzar a tener relaciones sexuales		

públicos seguros para mujeres y niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuestas%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>. Pág. 52.

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

a) No hice nada	b) Le reclamé	c) Lo golpee	d) Pedí ayuda a los pasajeros	e) Pedí ayuda al conductor	f) Lo denuncié
-----------------	---------------	--------------	-------------------------------	----------------------------	----------------

8. ¿Cómo reaccionó el conductor ante el acoso sexual?

a) No se enteró	b) Se enteró, pero no actuó	c) Intervino a favor de usted	d) Intervino en contra suya	e) La acompañó a denunciar
-----------------	-----------------------------	-------------------------------	-----------------------------	----------------------------

9. ¿Cómo reaccionaron quienes atestiguaron el acoso sexual?

a) No se enteraron	b) Se enteraron, pero no actuaron	c) Intervinieron a favor de usted	d) Intervinieron en contra suya	e) La acompañaron a denunciar
--------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------	-------------------------------

c) Presentación de denuncias de acoso y atención en la ruta.

10. ¿Sabe la ruta para denunciar casos de acoso sexual en el transporte público?

Sí	No
----	----

11. En el último año, ¿ha reportado a la autoridad alguna violencia de género o sexual ocurrida en el uso de esta ruta?

Sí	No
----	----

12. En caso de haber reportado el hecho de violencia a la autoridad, ¿cómo calificaría su respuesta?

Concepto	Sí	Parcialmente	No
a) Se obtuvo la atención esperada			
b) El asunto se tramitó rápidamente			
c) El agresor tuvo la sanción que merecía			
d) Personas que atestiguaron el hecho apoyaron			
e) La persona que conducía apoyó			

13. En el caso de no haber denunciado o en las situaciones en que las mujeres que no denuncian hechos de violencia de acoso sexual en esta ruta, ¿cuáles son o cree que sean las razones por las cuales no se denuncia? (Puede elegir más de una opción).

Concepto	Sí
a) Por desconfianza en las autoridades	
b) Porque el trámite es muy tardado	
c) Porque no le otorgan la importancia que merece	
d) Por temor a los operadores de la ruta	
e) No sabe cómo hacerlo	

d) Prevención del acoso sexual en la ruta.

14. Considerando solamente el acoso sexual, de los siguientes elementos prioriza cuáles de ellos te harían sentir más segura al utilizar esta ruta.

El 1 indica el elemento más importante, el 2 el menos importante y así sucesivamente (puedes agregar otros elementos a la lista).

Elemento	Orden de prioridad
a) Paraderos más iluminados	
b) Botones de pánico	

c) Unidades más iluminadas	
d) Campañas de sensibilización/información sobre el tema de acoso sexual	
e) Información en las unidades para saber qué hacer	
f) Cámaras en las unidades	
g) Presencia aleatoria de personal de seguridad en las unidades	
h) Capacitación a las personas operadoras (choferes) del servicio de transporte	

f) Comparación entre dos sistemas de operación del transporte.

15. ¿Qué apreciaciones tiene sobre los siguientes aspectos relacionados con esta ruta, en comparación con el servicio que se brindaba hace un año en la misma?

Concepto	Ha mejorado	Ha empeorado	No percibe ningún cambio
d) Condiciones de seguridad en el trayecto			
e) Condiciones de seguridad en las paradas			

16. En comparación con el servicio anterior ¿ha sido víctima de acoso sexual por parte de los operadores o choferes de esta ruta?

Ruta	Frecuentemente	Muchas veces	Algunas veces	Nunca
Anterior				
Actual				

Anexo VI. Memoria fotográfica del sondeo de percepción de usuarias ruta 88 -CDMX



Procedimiento
praNet IA-006HH





Procedimiento de invitación a cuando menos tres personas nacional electrónica número
paraNet IA-006HHG001-E37-2021, número interno INMUJERES/UAF/DRMSG/ITP/10/2021

Anexo VII. Mapeo de políticas en materia de prevención y atención ante casos de acoso sexual en contra de las mujeres en el transporte público en México.

1. Contexto de la problemática.

La relación que existe entre la seguridad en el transporte público y el territorio remite de manera inmediata a pensar en las ciudades en donde la población usuaria del mismo se ve involucrada en una serie de dinámicas e intercambios específicos propios de cada modalidad de transporte que las personas utilizan para trasladarse de un punto a otro en diversos contextos.

La mayoría de los estudios respecto a la propia experiencia del viaje han sido realizados en contextos urbanos debido al crecimiento de la población al interior de las grandes zonas metropolitanas y al eventual aumento de la demanda de servicios de movilidad que conlleva; a mayor crecimiento poblacional equivale un aumento en las rutas y el número de personas usuarias donde el Estado no ha logrado cubrir su responsabilidad para garantizar que los servicios se brinden de manera segura y eficaz generando que los mismos sean provistos bajo esquemas informales con su propia lógica operativa. **(Abramo, 2019)**

En México y la región de América Latina la movilidad es un indicador que pone de manifiesto las desigualdades sociales. Las políticas públicas y la planeación territorial han priorizado a los sectores privilegiados, es decir aquellos con mayores recursos que les permite escoger la modalidad para transportarse. En general las ciudades latinoamericanas han sido diseñadas en función del automóvil privado en un modelo patriarcal donde el interés ha sido meramente económico relegando así los esquemas de transporte público a segundo plano pese a que el mismo representa la manera en que transita más de tres cuartas partes de la población de la región. **(Castañeda-Olvera, 2020)**

Bajo esta lógica los sistemas de movilidad han sido generalmente planeados en función de aquellas actividades que tienen remuneración económica; las rutas y los horarios de los mismos priorizan a los hombres a quienes se asocia directamente con estas actividades. Las herramientas principales para la planificación de dichos sistemas de transporte como son las encuestas de origen-destino no consideraban variables por distinción por género, asumiendo erróneamente que la movilidad de hombres y mujeres era idéntica o neutral al género.

En contraste, la experiencia de movilidad cotidiana tiene importantes implicaciones heterogéneas en la vida de las personas, donde las experiencias se viven de manera diferenciada en función del género y se cruzan con diferencias de edad, ciclo de vida, etnia, ingreso y habilidad, entre otras. **(Jirón, 2015)** Los estudios de movilidad han relegado los desplazamientos de las mujeres, cuyos viajes resultan más complejos y diversos en cuanto a sus horarios y la trayectoria de los mismos, estos viajes se asocian a labores de cuidado, actividades que al no ser consideradas como trabajo remunerado suelen pasar desapercibidas en la agenda pública. **(Aguirre et al., 2014)**

Como resultado de la falta de políticas públicas integrales de movilidad con perspectiva de género (PEG) se generan costos políticos y económicos para la sociedad y en ocasiones se traducen en la implementación de acciones que resultan insuficientes para erradicar la violencia ejercida contra las mujeres. **(Falú, 2017)**

La falta de coordinación intersectorial e interinstitucional entre los actores público-privados que inciden en la toma de decisiones sobre los esquemas de movilidad fomentan que las acciones emprendidas para la erradicación de la violencia se implementen de forma aislada desde el sector transporte²⁵, dejando de lado aspectos claves como la educación que permita modificar los patrones de conducta violentos y machistas de los hombres y no los patrones de movilidad de las mujeres. **(Pérez, 2019)**

La exclusión de los espacios públicos es una violación al derecho humano de las mujeres a la movilidad y limita directamente su acceso a otros derechos como la educación, la salud, la vivienda y a una vida libre de violencia. **(Falú, 2017)** Para estos sectores excluidos en esta dinámica, la experiencia de viaje resulta en traslados marcados por la inseguridad y la falta de mecanismos de regulación-acción ante los múltiples factores de riesgo que acompañan cada viaje; cabe destacar que de la totalidad de los viajes, la mitad son realizados por mujeres, niños, niñas y personas adultas mayores quienes acceden y experimentan de manera diferenciada los sistemas de transporte masivo y las rutas de transporte de mediana y baja capacidad. **(BID, 2017)**

2. Políticas, programas, acciones para prevenir y atender el acoso sexual en el TPC.

²⁵ Ejemplo de lo anterior es la designación de espacios exclusivos para mujeres en los sistemas de transporte masivo, acción que no atiende los orígenes de la violencia y que contrario a su objetivo es percibida como un acto de segregación en el transporte público.

- San Luis Potosí

Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez

Para la realización de este apartado se revisaron 7 programas o acciones realizadas en igual número de Estados o Municipios, que identifican de manera clara aspectos relevantes tanto en materia de prevención como de atención, de ellas se han identificado aciertos y áreas de oportunidad que serán parte de los insumos para la generación de los Lineamientos que aquí se presentan.

De las practicas aquí estudiada, merece especial atención el **Programa para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el Transporte Público Colectivo** realizado en los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, a través del cual se generaron medidas de seguridad, prevención y un Protocolo de atención a víctimas en el transporte público colectivo que se coordinará directamente con las Unidades Especializada de atención a violencia de género, así como la capacitación a policías que son los primeros respondientes.

En la Región Noroeste de México, San Luis Potosí es uno de los dos estados con Declaratoria de Alerta de violencia de Género en contra de las Mujeres (DAVGM) junto con Nuevo León. Según el Secretario Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública en México se reportaron 7 casos de feminicidio en 2015 en el Estado de SLP. Para el 2018, aumentaron a 27= aumento de 285.71%. De los 100 municipios con DAVGM, SLP se encuentra en décimo lugar con mayor víctimas de feminicidio. Se contabilizaron 27 homicidios dolosos de mujeres en 2018, dando un total de 54 muertes violentas de mujeres en el Estado (Ánimos Novandi A.C., 2019, pp.4).

Las medidas de seguridad consistieron en el diseño y ejecución de una estrategia de recuperación de espacios públicos y la prevención de violencia, mediante su implementación específica en zonas de riesgo o de alto índice de violencia contra las mujeres, así como el incremento de la vigilancia y la seguridad en el transporte público, como el rastreo por georreferenciación.

Por otra parte, se difundió información sobre líneas de apoyo a víctimas de violencia y la máxima difusión de los protocolos a fin de propiciar una cultura de denuncia, es de destacar que se realizó un diagnóstico a través de encuestas a usuarias y operadores en ambos municipios donde se identificaron:

- Los tipos de violencia
- Los tipos de agresores

Aquellos elementos que proporcionen seguridad a las mujeres tanto en el transporte público como en las paradas de autobuses.

En este mismo diagnóstico se pudo mapear las paradas de autobuses y horarios en los que las mujeres y niñas se sienten más inseguras o que presentan incidencia delictiva. Esta información permitió reforzar los patrullajes preventivos. Producto de que la observación de que las autoridades suelen minimizar estos actos, se diseñó el acosómetro: instrumento similar al violentómetro, pero específico para los niveles de violencia sexual que se presentan en el transporte público, indicando que se debe hacer en cada nivel de violencia.

ACOSÓMETRO
EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Informa al operador en todo momento

Denuncia
frente al
abusador

Llama al 911 y refugiate

Informa a otras personas y/o al
conductor el comportamiento del
acosador

Mantente alerta

- Miradas Lascivas
- Silbidos / Piropos
- Envío de besos
- Expresiones ofensivas
- Insultos
- Comentarios positivos o negativos a tu cuerpo
- Tomar fotos sin tu consentimiento
- Arrimones
- Nalgadas
- Acecho
- Exhibición de genitales
- Masturbación en vía pública
- Manoseo
- Forcejeo / Golpes
- Intento de violación
- Violación

Si te sientes acosada y con miedo, no te quedes callada.

El acoso es un delito, DENUNCIA

CONAVIM SLP SLP CUENTA CONMIGO

Fuente: Página oficial del Gobierno de San Luis Potosí.

Se identifica este acosometro con una buena práctica que fue construido con las intervenciones ciudadanas y como un mecanismo de clara identificación de las formas acoso sexual.

Por otra parte, se capacitó a operadores de transporte público para que atiendan de manera inmediata y empática a mujeres y niñas víctimas de violencia al interior de las unidades de transporte público. Con el objetivo de que se vincule directamente al protocolo y que los operadores sean promotores de la campaña de prevención.

Finalmente, se reconocen tres aspectos a destacar para las practicas antes mencionadas como en énfasis que se dio a tomar en cuenta de manera directa la voz de las usuarias, al pedirles recomendaciones e incluirlas dentro de la implementación del proyecto. Al igual que el hecho de que se optara por una metodología lúdica para las capacitaciones que permitiese tener un acercamiento cuidadoso y pertinente para que los operadores y policías participaran de la manera oportuna en las encuestas y la sensibilización.

De manera adicional, se destaca la red de actores que se vincularon a este programa que sin duda permitió un diseño sólido:

1. Usuarias del transporte público (55 rutas) de los municipios de San Luis Potosí y Soledad Graciano Sánchez.
2. Operadores de las unidades de transporte público de los municipios de San Luis Potosí y Soledad Graciano Sánchez.
3. Policías estatales operativos integrantes de la fuerza metropolitana
4. Secretaría de Gobernación
5. CONAVIM
6. Secretaría de Seguridad Pública de San Luis Potosí
7. Gobierno de San Luis Potosí
8. Empresarios y empresarias que cuentan con permisos de concesión de transporte público urbano de los municipios de San Luis Potosí y Soledad Graciano Sánchez
9. Personas trabajadoras de las 55 rutas
10. Ministerios Públicos

11. Secretaría de Comunicaciones y Transportes 12. Administraciones municipales de San Luis Potosí y Soledad Graciano Sánchez

En el marco de la teoría de género, el enfoque de reglas, redes y recursos, brinda herramientas para analizar el proceso de institucionalización de las políticas y proyectos de igualdad, a través de los grados de incorporación del mandato de género en la normatividad (reglas), la participación de diversos actores claves en las redes institucionales (redes); y el capital presupuestario y de recursos humanos para la operación de la Unidad de Igualdad de Género y la implementación de sus programas de trabajo (recursos). (Zaremborg, 2012) En específico, la perspectiva de redes nos permite identificar las principales relaciones entre las y los actores que se articulan para la implementación de políticas, programas y acciones para la igualdad entre mujeres y hombres. Estas sinergias entre tipos de actores refuerzan y ponen en acción las estrategias derivadas de los procesos de las reglas (normativas) y ejercen de manera óptima los recursos, por ello es fundamental ubicar los actores claves y potenciar su interlocución e interrelación. Siendo que en este caso, que se puso en el centro las necesidades, las voces y propuestas de una red de mujeres usuarias de las 55 rutas.

Es de destacar que, en este diagnóstico, las mujeres lograron identificar por la ubicación el espacio físico dentro del transporte donde se sienten más seguras/inseguras, señalado con claridad en la siguiente imagen



Fuente: Página oficial del Gobierno de San Luis Potosí

Finalmente, se destaca que, si bien este proyecto se hace en el contexto de las alertas de género, con presupuesto de la Comisión Nacional para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres (CONAVIM), el diseño y la formulación, resultan innovadores,

detectándose como debilidad que no se mencionan en el informe resultados de una evaluación continua, lo que no permite medir el impacto en su implementación.

- **Jalisco**

Zona Metropolitana – Guadalajara

Con el objetivo de brindar una guía que permitiera incorporar la perspectiva de género en el transporte a fin de que rectores de la política, empresas constructoras, operadoras de servicio, entes de evaluación y de vigilancia contarán con una visión género transformadora, se elaboró el **Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara.**

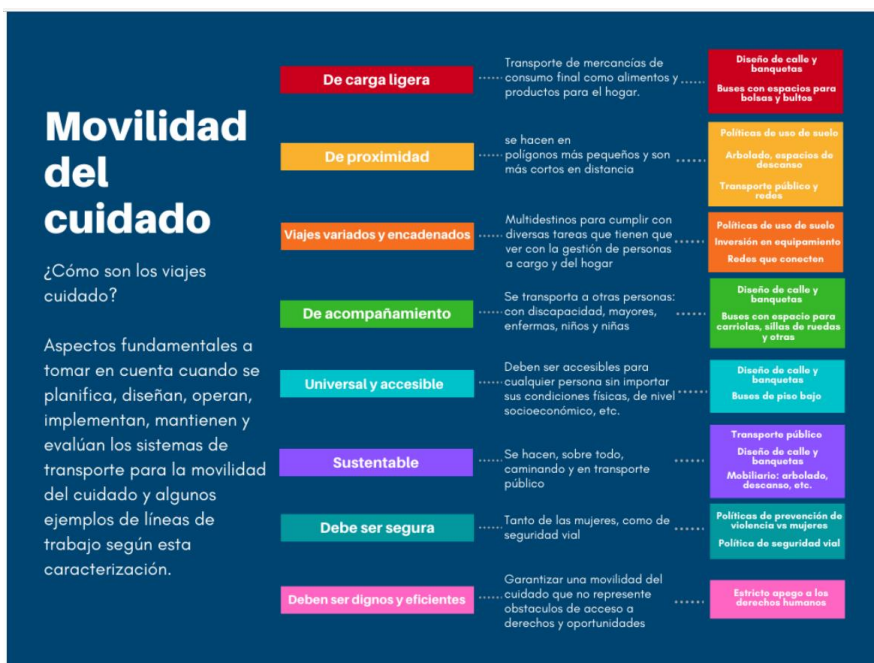
Este proyecto surge de la necesidad de generar un análisis en el ciclo de proyectos de transporte utilizando el enfoque de género a fin de ubicar áreas de oportunidad, cambios y medidas necesarias involucrando a las y los actores clave participantes en las fases de proyecto (planificación, toma de decisiones, implementación y monitoreo. Este ejercicio incluye la participación de operadoras/es del servicio, funcionariado, empresas de transporte, así como observatorios de monitoreo y evaluación. Igualmente, crucial es la participación de la ciudadanía y personas usuarias de los servicios.

Esta iniciativa permitirá impactar de manera positiva a los siguientes municipios: San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Ixtñahuacán de los Membrillos, Zapotlanejo y Guadalajara.

En el marco de las recientes modificaciones legislativas para incorporar el Derechos al Cuidado como un derecho humano, se reconoce la novedoso de este plan al incorporar este derechos, toda vez que se planifica para la movilidad cotidiana y no para la movilidad del cuidado. Los sistemas de transporte suelen contar con una serie de estudios y condicionantes para ser implementados, entre ellas, el factor económico. Dado que el trabajo del cuidado y el hogar no es medido, debido a que, históricamente, no se consideraba que éste contribuye con la economía de un país, la movilidad del cuidado no fue nunca una de las prioridades de estos estudios. Se ignoran necesidades por falta de mujeres dentro de las estructuras de toma de decisión y diseño y se ignoran sus realidades.

Es este proyecto participaron, la Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Hombres y Mujeres, el Instituto Metropolitano de Planeación, Secretarías de Movilidad o similares en los Ayuntamientos participantes y las autoridades de transporte, estos actores instituciones trabajaron de manera conjunta para el Plan de acción con el financiamiento del Ministerio Federal Alemán para la Cooperación y el Desarrollo económico (BMZ), Fundación de inversión para la Infancia (CIFF), Gobierno del Reino unido y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

En la relación entre la movilidad y el cuidado, considerar las necesidades diferenciadas entre mujeres y hombres permite la adecuada incorporación de la perspectiva de género en el transporte, como lo demuestra el gráfico 1.



Fuente. Méndez, G; Corres, D; Ballesteros-Uribe, B.; Velasco, V., 2019, pp.17

Este Plan de acción se realizó considerando la a la “Metodología Simone”, que permitió analizar el ciclo de vida de la política pública y el diseño institucional que hace e implementa la política pública, lo que permitió orientar de manera clara los esfuerzos en materia de igualdad de género en este proyecto de la planificación a la operación.

De los criterios de esta metodología, se destacan los siguientes como aspectos de referencia para los Lineamientos que aquí se proponen, las etapas están centradas en la Metodología Simone:

Crterios para evaluar	Inclusión de la perspectiva de género	Documentos de referencia	Variables por ubicar o generar	Situación optima
Etapa*: Diseño y planificación del proyecto: tipo de servicios de transporte y modalidad de operación.				

<p>Frecuencias y horarios de servicios</p>	<p>Integrar medidas especiales de horarios que puedan dar seguridad a las mujeres en los inicios y finales de jornada, incluyendo también la participación de mujeres en la conducción, seguridad y operación de los servicios de transporte.</p>	<p>Modelo operacional</p>	<p>Horarios de operación sensibles a las condiciones de seguridad de las mujeres. • Servicios nocturnos de transporte • Frecuencias de operación sensibles a las condiciones de seguridad de las mujeres. • Sensibilización constante de los tiempos de abordaje para personas con discapacidad, mujeres con bolsas bultos o personas bajo su cuidado como personas adultas mayores, niños y niñas.</p>	<p>Las ofertas de servicios de transporte ofrecen condiciones de seguridad para mujeres, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad</p>
--	---	---------------------------	---	--

Diseño y planificación del proyecto: tecnología vehicular y de apoyo a la vigilancia y atención a la violencia en el transporte público

<p>Apoyo tecnológico para la mejora de los servicios de vigilancia y atención a la violencia en el transporte</p>	<p>Las unidades vehiculares cuentan de base con tecnología de apoyo para la mejora de los servicios de vigilancia y atención a la violencia, considerando el papel que juega la persona operadora, la participación de las personas usuarias y la facilidad de las víctimas en acceder a la atención en caso de violencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios de factibilidad técnica y financiera de la flota • Pliegos de licitación para la flota vehicular 	<ul style="list-style-type: none"> • La flota y las estaciones cuentan con la existencia de más de una de las siguientes opciones: • Botones de pánico • Cámaras en las estaciones o puntos de parada • Cámaras interiores y exteriores en los vehículos • Unidades o módulos de denuncia a lo largo del sistema 	<p>Las unidades vehiculares cuentan con los elementos tecnológicos básicos para atender eventos de violencia y acoso en el transporte público, permitiendo una mejor vigilancia y un aumento de la percepción de seguridad para las mujeres.</p>
---	---	--	---	--

Etapa: Atención a las personas usuarias: Prevención de la violencia sexual.

<p>Prevención de la violencia sexual en el transporte público</p>	<p>Prevención constante de la violencia sexual en el transporte público</p>	<p>Materiales de comunicación Estrategia de comunicación</p>	<p>Campañas de prevención de la violencia y acoso sexual en el transporte público</p> <p>Encuestas de percepción de seguridad constantes</p>	<p>Los sistemas de transporte se consideran espacios seguros, de difusión y atención constante de la erradicación de la violencia contra la mujer. Existen normativas claras a nivel local para su prevención, sanción y erradicación que se</p>
---	---	--	--	--

				aplican dentro del sistema.
Acceso a la justicia para las mujeres	Difusión constante sobre el acceso a la justicia desde los mecanismos de los protocolos de denuncia de la violencia sexual dentro del corredor y en sus áreas inmediatas	Protocolos de denuncia por acoso Materiales de difusión de protocolos Mecanismos de transparencia	Protocolo de denuncia por acoso y violencia contra las mujeres Difusión del protocolo de denuncia de violencia sexual dentro del sistema Plataforma de transparencia para la información pública del acceso a la justicia para las mujeres	Los sistemas de transporte se consideran espacios seguros, donde es posible acceder de forma fácil a los sistemas de justicia para mujeres. Existen normativas claras a nivel local para su prevención, sanción y erradicación y éstas son eficientemente aplicadas

Financiamiento con la perspectiva de género.

Análisis del financiamiento con respecto a las acciones dirigidas a aumentar la seguridad de las mujeres en el Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en	Asignación de recursos financieros y humanos a acciones sensibles al género, que considere como mínimo algunas de los siguientes temas	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de avance 	<ul style="list-style-type: none"> • Programas de capacitación en perspectiva de género a personal de las dependencias involucradas y a las personas involucradas en el proyecto, a personas involucradas en la 	Los proyectos incluyen partidas especiales o interinstitucionales para el financiamiento de acciones dirigidas a aumentar a seguridad de las mujeres en el sistema
--	--	--	--	--

proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara.			prestación del servicio público de transporte. • Presupuesto etiquetado para acciones o programas sensibles al género, prevención de violencias en el espacio público, equipamiento o desarrollo de estudios.	
--	--	--	---	--

Elaboración propia, tomando en consideración Estudio Lineamientos para desarrollar el Plan de Acción de Género (Méndez, G; Corres, D; Ballesteros-Urbe, B.; Velasco, V., 2019, pp.11)

Tomando en consideración la Metodología Simone, este Plan de acción concluye “que el diseño y operación de proyectos de transporte requieren nuevos criterios de análisis para la toma de decisiones, basadas en la inclusión de otras necesidades de movilidad y transporte como lo precisan las mujeres, niñas, adolescentes y otras personas en situación de vulnerabilidad” (Corres, 2018:87), si bien se reconoce la relevancia de considerar las perspectivas de cuidado, derechos humanos y perspectiva de género, el Plan se queda a nivel de recomendación, toda vez que no permite medir el impacto de su implementación, aunado a ello necesita reforzar las acciones en temas de prevención y atención de la violencia sexual en el transporte, en tres niveles de atención.

- **Monterrey**

Diagnóstico y documento de Programa

Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey.

En el marco del Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos seguros para Mujeres y niñas de ONUMUJERES, se propuso incidir directamente en la mejora de las condiciones de vida de las mujeres y las niñas que habitan y transitan por el AMM, así como de la población en su conjunto, pues el Programa se orienta a garantizar el ejercicio del derecho de las mujeres y las niñas a la ciudad y a una vida libre de violencia, lo cual mejora la calidad de vida y fortalece la vida comunitaria.

De acuerdo al Diagnóstico que integra el Programa de las Áreas Metropolitanas de Monterrey integradas por Monterrey, Apodaca, Juárez, Cadereyta y Guadalupe “operan 134 rutas radiales, 29 rutas periféricas, 31 rutas de microbús y tres rutas intramunicipales.9 Además, el sistema de transporte público incluye las dos líneas del metro y la Ecovía. Con respecto a la movilidad específica de las mujeres, 63.3% de estas usan el transporte público para trasladarse al trabajo y 10.5% para ir a la escuela; 30% usa el transporte público cuatro o más veces al día, y de estas 35.5% se desplaza entre 4 y 6 a.m. y 46.2% entre las 6 p.m. y las 12 a.m.; es decir que, en total, 91.7% de las mujeres son usuarias del transporte público precisamente en los horarios considerados de mayor peligro, con un tiempo de recorrido promedio superior a los 40 minutos por viaje. Asimismo, 93.2% de las mujeres utiliza como medio para desplazarse el camión o el autobús” (EPADEQ, 2019:12)

Los hallazgos del diagnóstico, por mencionar algunos:

1. En el AMM hay una tendencia creciente a usar el automóvil, algo que se da en el marco de una fuerte segregación socioeconómica. Así, las personas que no tienen acceso a un coche son prácticamente las únicas que usan el transporte público. Esta tendencia es reforzada por una política pública que prioriza el desarrollo y la infraestructura de vialidades para el uso del automóvil y desestima la inversión y el desarrollo del transporte público.

2. El colectivo—que comprende las rutas de camiones— no está suficientemente regulado ni supervisado, y las mujeres claramente identifican estas rutas como las más inseguras o en donde hay mayor riesgo de sufrir ataques sexuales. Es el caso, por ejemplo, de las rutas que cubren las colonias de la periferia, la mayoría de las cuales es operada por permisionarios, y en donde habitan mujeres de bajos recursos económicos, entre ellas las migrantes. Y que con base en esta información se realizaron recomendaciones específicas, como que la intervención del programa no se restringa a los 5 municipios considerados en el estudio, sino que abarque toda el AMM.

3. Es relevante señalar que 78.7% de las mujeres y 70.3% de los hombres en el estado considera el transporte público como el lugar más inseguro (segundo lugar después de los cajeros automáticos) según los datos de la ENVIPE. Estas cifras son mayores a las que se presentan a nivel nacional (EPADEQ, 2019:17).

4. Las expresiones de violencia sexual más señaladas tanto por mujeres jóvenes como adultas, fueron las masturbaciones, tocamientos, “recargones”, con especial atención la práctica de eyacular sobre las mujeres.

5. Se destaca, en este estudio la vinculación entre edad y tipo de agravios, toda vez que las mujeres entrevistadas mencionaron que mientras más jóvenes los perpetradores tienden a decir majaderías sexuales, pero entre mayor edad, los actos son más graves.

Por otra parte, respecto al Plan de Acción se destacan con especial relevancia para la configuración de estos Lineamientos los siguientes aspectos de especial atención:

Estrategias eficaces de vigilancia y seguridad diseñadas y validadas en vialidades y transporte público.

3.2.1 Colaborar con organizaciones de la sociedad civil para realizar de manera permanente auditorías ciudadanas de las diferentes modalidades de transporte público, a fin de identificar factores y zonas de riesgo para la seguridad de las mujeres y las niñas, especialmente en aquellas rutas por donde transitan los grupos con mayores desventajas y factores de vulnerabilidad como las jóvenes, migrantes, trabajadoras domésticas y mujeres que viven en zonas marginadas para orientar acciones institucionales y mejoras en el transporte público.

3.2.2 Diseñar e implementar una estrategia de seguridad y de respuesta rápida ante eventos de violencia sexual en unidades de transporte público en todas sus modalidades, así como en estaciones, paradas y paraderos, que incluya modificaciones en la infraestructura y el mobiliario y el uso de todo tipo de dispositivos tecnológicos útiles.

3.3 Mecanismos de supervisión y regulación de concesiones y permisos del transporte público desarrollados y puestos en marcha.

3.3.1 Incrementar las atribuciones y capacidades de la Agencia Estatal de Transporte, a fin de que cuente con mejores mecanismos de regulación de concesiones y permisos, así como de supervisión de la operación de los servicios de transporte público, desde una perspectiva de género.

3.3.2 Ampliar las obligaciones del Consejo Estatal de Transporte de manera que se fomente la participación ciudadana particularmente de mujeres usuarias de transporte público, y los esquemas de transparencia y rendición de cuentas.

4.2 Elaboración de campañas y contenidos en medios de comunicación para promover cambios culturales a favor de un entorno igualitario y libre de discriminación y violencia sexual contra las mujeres y las niñas.

4.2.1 Diseñar y emitir campañas en medios de comunicación (incluidas las redes sociales, los medios impresos y el transporte público) contra la violencia sexual en el transporte público, así como para involucrar a la población, especialmente a la masculina, en el repudio a dicha violencia y para que se solidaricen con las mujeres que la padecen. Se deben diseñar campañas específicas para prevenir la violencia ejercida contra grupos de mujeres más vulnerables como las jóvenes, migrantes, trabajadoras domésticas y mujeres que viven en zonas marginada.

A modo de reflexión se ubican estas áreas de oportunidad, en estos tres aspectos:

- a. Existe una crítica abierta por parte de la población regiomontana a los “permisionarios” por la irregularidad del servicio que prestan, su indisciplina, así como por la forma inadecuada en que los operadores tratan a las usuarias de dichas rutas. De hecho, las mujeres del grupo focal de la OSC mencionaron la diferencia

entre ambos tipos de concesiones de transporte público, y su relación con la inseguridad de mujeres y niñas. De acuerdo con estas, las rutas concesionadas a grandes empresas que operan en Monterrey se caracterizan por una mayor calidad de las unidades, lo que contribuye a su percepción de seguridad (iluminación, choferes uniformados, respeto de las paradas y la ruta). En cambio, en las colonias periféricas del AMM, las rutas de transporte operadas por permisionarios fueron reconocidas por todos los actores sociales como mucho más peligrosas por la precariedad de las unidades, pero también por la ausencia de regulación y autorregulación (Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019, pp.12)

- b. El Instituto Estatal de las Mujeres ha desarrollado varias iniciativas para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público, entre ellas se encuentra un programa de capacitación para operadores de rutas de transporte público colectivo/concesionado, a partir del cual se está diseñando un protocolo de actuación para atender la violencia sexual en el transporte público. Este programa de capacitación ha encontrado una respuesta positiva de las empresas concesionarias de transporte público, sobre todo de las empresas más grandes que ya tienen incorporadas algunas medidas de seguridad (como la iluminación interna y externa de las unidades de transporte, el uniforme de operarios, la prohibición de que los operarios viajen con compañía no autorizada, la designación de paradas oficiales). Sin embargo, no se ha logrado incorporar al programa de capacitación a las concesionarias más pequeñas, las rutas concesionadas a las corporaciones sindicales y las rutas que son operadas por “permisionarios” (Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019, pp.46).
- c. En las alianzas multisectoriales se retoma la necesaria participación y vinculación de, además de las autoridades gubernamentales, otros actores estratégicos que deberían desempeñar un papel fundamental en la implementación, el seguimiento y la evaluación de los resultados del Programa:

Las organizaciones y los colectivos, para lo cual es preciso ampliar sus capacidades de manera que aborden el problema de la violencia sexual en el transporte público desde un enfoque interseccional, así como para fortalecer los vínculos gobierno-sociedad civil.

Los medios de comunicación, que pueden jugar un papel importante en la difusión y en los procesos de transparencia y rendición de cuentas.

El sector académico, que puede contribuir en la generación de datos e investigación aplicada, así como en la rendición de cuentas.

El sector de transportistas (concesionarios, permisionarios, corporaciones sindicales y choferes), para el que se debe desarrollar una estrategia que contemple procesos sistemáticos de capacitación y vinculación.

El sector privado, que podría incidir en la política pública y aportar recursos. Es necesario que tengan claridad en los beneficios económicos que conlleva el hecho de que la ciudad sea más segura para las mujeres y las niñas y que participen en la elaboración de iniciativas para atender la violencia sexual en el transporte público.

Los organismos internacionales, que pueden continuar brindando asesoría técnica y cooperación para fortalecer la coordinación entre actores con el fin de garantizar el acceso de las mujeres a la movilidad segura ((Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019, pp. 50).

- d. **Es de especial atención los aspectos que arroja las Trabajadoras domésticas, toda vez que ellas** prestan sus servicios en zonas de niveles socioeconómicos altos, en donde el transporte público es escaso o inexistente, lo cual las obliga a dar largas caminatas en los horarios de mayor riesgo para acceder a los medios de transporte disponibles (muy temprano o muy tarde); a lo anterior se suma que en muchos casos los criterios elitistas de las y los empleadores ejercen presión para que las rutas de transporte no pasen por las calles de sus colonias, sin tener en cuenta la afectación que causan a las empleadas domésticas que requieren de tales servicios. Pueden incluirse en este grupo también a las empleadas domésticas, indígenas y/o migrantes de otros estados, que en muchos casos duermen en las propias casas en que brindan sus servicios, pues, aunque no son usuarias diarias del transporte público, lo requieren cuando reciben sus días “libres”, generalmente los fines de semana (Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019, pp. 27)
- **Reporte Técnico sobre la violencia de género o sexual en mujeres usuarias del transporte público**

Ciudad de Cancún, Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo

En Quintana Roo el municipio de Benito Juárez es el municipio en el que más delitos se registraron, al concentrar el 50% del total, mientras que el municipio de Lázaro Cárdenas fue el que tuvo menor incidencia, con el 0.9% de la suma de delitos. Con objetivo de generar acciones que contrarresten estas estadísticas se aplicaron 1,000 encuestas, a mujeres usuarias del transporte público, dichas encuestas se levantaron en puntos estratégicos, ya que en dichos puntos convergen el 95% de las rutas de transporte público, por ser zonas de transferencia del transporte público.

A fin de atender a la problemática de seguridad en el transporte público, se propusieron las siguientes acciones: se plantean las siguientes líneas de acciones:

1. Campañas de sensibilización y adiestramiento a operadores, en materia de atención a víctimas e violencia de género o sexual.
2. Campañas de sensibilización de las autoridades, en materia de atención a víctimas de violencia de género o sexual.
3. Información a usuarios de manera permanente sobre el sistema de denuncias y su seguimiento
4. Vigilancia permanente en estaciones que puede ser fija o intermitente dependiendo del índice de incidencia y zona de riesgo de que se trate.
5. Implementación de tecnología como pueden ser cámaras de vigilancia, gps entre otras.
6. Alumbrado público en las inmediaciones o cercanas al sistema de transporte público integral.
7. Campañas de educación y sensibilización social por medio de distintos medios de difusión.
8. Módulos de atención en corredores y sistema de quejas en tiempo real.
9. Denuncia por medio de redes sociales y la utilización de APP's que puedan ayudar a registrar y prevenir.
10. Revisión del Marco Jurídico, y propuestas de reforma para consolidación de normas y reglamentos sólidos que permitan proteger a las víctimas, actuar a las autoridades ante estos hechos y castigar a los responsables (Dirección General de Transporte y Viabilidad, 2018: 21)

Para llegar a estas conclusiones, se valora como una buena práctica el instrumento utilizado, estuvo realizado tomando en consideración las siguientes preguntas, entre otros aspectos:

- A. ¿Qué porcentaje de mujeres ha sido víctima de violencia de género y sexual?
- B. ¿Qué tipo de agresión es la más frecuente?
- C. ¿Cuál es la reacción de la víctima hacia su agresor?
- D. ¿Cuál es la reacción de su entorno social inmediato ante dicha agresión?
- E. ¿Cuál es la sensación de seguridad que sienten las mujeres al hacer uso del transporte público?

- F. ¿En qué lugar y horario se siente más vulnerable para ser víctima de violencia de género y sexual?
- G. Identificar si los operadores o choferes de las unidades han realizado agresiones de violencia de género y sexual, a las mujeres usuarias del transporte público.
- H. Identificar tecnología o recursos que le den mayor sensación de seguridad a las usuarias del transporte público.
- I. ¿Cuál es la respuesta de las autoridades ante una agresión de esta naturaleza?
- J. ¿Por qué las mujeres al ser víctimas de violencia de género y sexual, no denuncian?

- **Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México**

En el marco de las diversas acciones y políticas públicas revisadas, se destacan los trabajos encabezados por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en virtud de que su Plan Estratégico es puntual centrado en tres objetivos fundados en las tres problemáticas principales en la correlación de movilidad y violencia contra las mujeres:

- Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte;
- Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y
- Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva

Esta ruta de acción se construyó considerando las propias características de los viajes que realizan las personas para realizar sus actividades, conocidos como patrones de viaje, que considera: a) los motivos por los que se trasladan b) el tipo de viajes que realizan c) los horarios en los que se mueven d) los modos de transporte que usan La Encuesta Origen-Destino (EOD) 2017.

En este sentido, es coincidente con los trabajos revisados previamente en Monterrey en materia de cuidados:

“Restando el motivo de viaje “ir al hogar”, entre semana las mujeres realizan 12% más viajes que los hombres, diferencia que se reduce a 5% en sábado (Steer, 2018), los datos de la encuesta indican que en un día laboral, mientras el principal motivo de desplazamiento entre hombres es ir al trabajo (28.9%), el principal motivo de desplazamiento entre las mujeres de la Ciudad de México es realizar viajes de cuidado (19.3%). Asimismo, el sábado el 20% de los viajes de mujeres y 12% de los hombres están relacionados con el cuidado (Steer, 2018). La naturaleza de las actividades de los viajes de cuidado implica que las mujeres realicen desplazamientos en horarios distintos a los hombres, quienes su motivo principal de viaje es ir al trabajo” (Secretaría de Movilidad, 2019: 10)

En seguimiento a la Encuesta de Origen-Destino las usuarias viajan frecuentemente entre 7:00 y 15:00, siendo el transporte público no masivo su principal vehículo de transportación entre semana (incluyendo microbuses, RTP, autobuses y trolebuses), correspondiente al 34.29% de sus viajes.

De acuerdo, a la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México realizada por ONUMujeres y la organización Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) enfocada en la problemática de la violencia sexual en el ámbito público de la Ciudad de México, encontró que de las 3,214 usuarias entrevistadas, el 88.5% había sido víctima de algún tipo de violencia sexual al transitar por el transporte o espacios públicos de la ciudad en los últimos 12 meses⁸. En la siguiente tabla tomada de esta encuesta se enlistan los tipos de actos violentos incluidos en la encuesta y el porcentaje de ocurrencia calculado para cada uno de ellos en los últimos 12 meses (Secretaría de Movilidad, 2019: 15)

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en 2017-2018 de cada acto violento del total de violencias sufridas por mujeres
Miradas morbosas al cuerpo	71.4
Piropos sexuales obscenos u ofensivos	70.0
Se le recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	51.1
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto a ellas u otras mujeres	49.2
Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	39.9
La tocaron o manosearon e cuerpo sin su consentimiento	35.2
Le dieron una nalgada	23.0
Le suserraron cosas al oído	19.9
Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	14.4
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron frente a ellas	14.1
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	13.9
Ellos le mostraron los genitales	13.5
Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	6.7
Eyacularon en frente de usted	1.3
La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	1.1

Tabla 1: Porcentaje de ocurrencia de actos de violencia sexual en el transporte público de acuerdo a mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018, p. 15

Tomando en consideración los aspectos derivados del diagnóstico, la rutas, horarios, tipo de transporte, tipo de acción implementada después de una agresión y considerando factores como la baja participación de las mujeres en el sector, la Secretaría de Movilidad diseño un Plan de Acción que está integrado por los siguientes ejes, que buscan promover la intermodalidad y favorecer los viajes a pie, en bicicleta y transporte público:

Eje	Nombre	Objetivo
1	Integrar	Se hará la integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la Ciudad, favoreciendo la intermodalidad y promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público
2	Mejorar	Se atenderá el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad, y hacer más eficiente el transporte de mercancías.
3	Proteger	Se cuidará la integridad de las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Fuente. Elaboración propia, tomando en consideración el Plan Estratégico de Movilidad y Género 2019

En consideración a estos ejes estratégicos la Secretaría de Movilidad se propuso la siguiente ruta de acción de la que se destacan a diferencia de las prácticas revisadas en este apartado, los protocolos de respuesta efectiva y los sistemas homologados de información en casos de violencias sexuales y agresiones contra las mujeres, ambos aspectos centrales para la debida atención y sanción de este tipo de conductas que laceran y la libertad y el ejercicio de derecho de las mujeres en la Ciudad de México.



Como partes de las acciones que se plenearon de manera inmediata fue durante 2019 :

- Generar las bases de un sistema de monitoreo y evaluación para dar seguimiento a las acciones en materia de género y movilidad desde la SEMOVI.
- La revisión a profundidad de las bases de datos y diagnósticos existentes, así como en la generación de información y estudios complementarios.
- Contar con una línea base, indicadores claros, medios de verificación y mecanismos de seguimiento que permitan conformar un sistema de monitoreo y evaluación continua para el seguimiento de avances e impacto de la presente estrategia, así como de planes y programas de mediano y largo plazo en materia de movilidad que incorporen la perspectiva de género.
- Realizar un análisis a profundidad de la normatividad existente, procedimientos, así como programas, políticas y acciones de administraciones pasadas en materia de género, prevención y atención a las violencias contra las mujeres en el sistema de transporte.
- Identificar posibilidades de mejora en la normatividad y procedimientos existentes, así como para tener claridad del nivel de implementación y del impacto de programas, políticas y acciones de administraciones pasadas, con el fin de informar el diseño e implementación de las acciones del plan estratégico de género y movilidad 2019. (Secretaría de Movilidad, 2019: 22).

Después de los aspectos aquí descritos y en comparación con las otras acciones de política pública revisadas, se destaca que la Ciudad de México haya realizado a nivel de planeación un programa de acción que atiende las causas estructurales de la violencia contra las

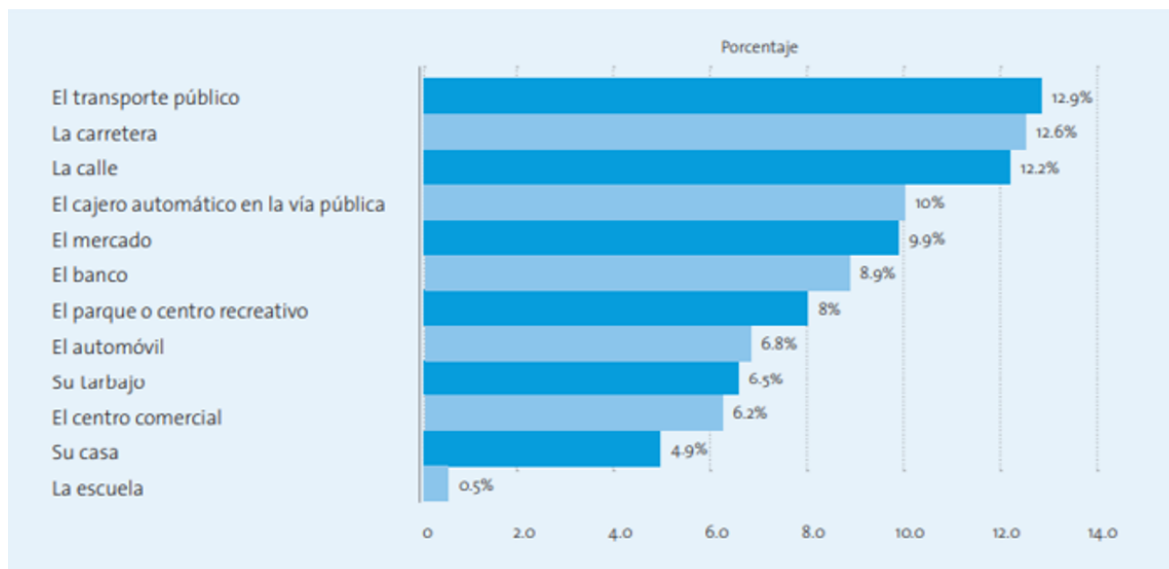
mujeres, con acciones definidas; no obstante se desconoce si se avanzó hasta el nivel de implementación.

- **Programa para la Prevención y Atención del Acoso y otras Formas de violencia**

Puebla

De manera contextual el municipio de Puebla es el cuarto municipio más poblado a nivel nacional, tan sólo debajo de Iztapalapa (Ciudad de México), Ecatepec (Estado de México) y Tijuana (Baja California) (Gobierno del Estado de Puebla, 2014). En el diagnóstico de este Programa se menciona que los horarios en los cuales las mujeres del estado de Puebla han sido víctimas de algún delito o se sienten más inseguras, de acuerdo con la ENVIPE 2016, el horario de la tarde muestra una mayor prevalencia con 41.9%, es decir, cuatro de cada diez delitos se cometen en horario laboral, entre las 12:00 y las 18:00 horas. Por su parte, los delitos cometidos en la mañana y en la noche muestran una proporción similar (24%), mientras que en el horario de la madrugada la proporción de delitos disminuye a 8.2%. Estos datos son muy importantes, ya que contradicen la creencia de que los delitos sexuales se cometen por la noche.

En coincidencia, con los aspectos antes analizados en otros estados en el caso de Puebla estos son los lugares donde las mujeres se sienten más inseguras



Fuente: ONUMUJERES, Programa para la Prevención y Atención del Acoso y otras Formas de violencia, 2018:37

Respecto a la percepción de seguridad en el espacio público es relevante que en Puebla como en otros estados, el miedo que tienen las mujeres está vinculado con el lugar y presenta especiales diferencias por edad, toda vez que en el caso de Puebla, las mujeres se sienten mayormente inseguras en las calles, los corredores y los transportes públicos, sin

embargo a mayor edad las mujeres se sienten más inseguras en los corredores turísticos, las plazas comerciales y los parques.

Al realizar un especial foco de atención en el caso de Puebla en su Programa se resaltan los cuatro ejes que lo integran enfocados en prevenir y generar una tipología de la prevención, los ejes son:

1. Establecer alianzas para prevenir, atender y erradicar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público; poner en marcha procesos participativos e inclusivos para que las mujeres locales colaboren en la toma de decisiones y en los mecanismos de rendición de cuentas, y establecer mecanismos de seguimiento y evaluación validado por los actores locales.
2. Desarrollar e implementar leyes y políticas integrales para prevenir y responder eficazmente al acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público.
3. Invertir recursos en la seguridad y sostenibilidad económica de los espacios públicos e incorporar la perspectiva de género en la planeación urbana y en la infraestructura pública.
4. Cambiar las actitudes y comportamientos de la sociedad promoviendo el derecho de las mujeres y las niñas a disfrutar los espacios públicos libres de violencia sexual.

Es relevante el enfoque seguridad humana y perspectiva de género, propuesto como elemento central de este programa, dada la construcción teórica del mismo se retoma el siguiente cuadro

PRINCIPIO	ENFOQUE DEL PROGRAMA DESDE LA PERSPECTIVA DE SEGURIDAD HUMANA
Las personas como centro	<ul style="list-style-type: none"> • Focalizar el análisis y la planificación en las poblaciones que sufren los efectos del acoso sexual: niñas, mujeres jóvenes, mujeres indígenas, mujeres adultas mayores. • Adoptar procesos participativos para contar con información proveniente de las propias personas afectadas—en este caso, las mujeres y las niñas—e involucrarlas. • Reflexionar sobre las capacidades y los recursos locales para identificar las lagunas o brechas presentes en las estrategias de protección y empoderamiento de mujeres y niñas. • Cambiar el enfoque policial y reformar el sector de seguridad para dar prioridad a la seguridad de las mujeres, pues un elemento central es tratar a las mujeres como víctimas y no como responsables de la violencia. • Prevenir, rehabilitar y reinsertar a las personas que han ejercido el acoso sexual mediante programas especiales. • Determinar las causas de la violencia y el acoso callejero de manera continua.
Multisectorialidad	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar los vínculos y las repercusiones existentes entre el acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público y la seguridad, los derechos humanos, el acceso al trabajo, la educación, la recreación, etcétera. No se puede tratar ninguno de estos elementos de manera aislada. • Adoptar enfoques inclusivos y colaborativos. Buscar fórmulas para incluir a la población afectada (mujeres y niñas) en la prevención del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público, así como involucrar a los hombres. • Vincular a personas e instituciones para lograr procesos de gobernanza inclusivos y representativos. • Trabajar en forma coordinada e integrada con todos los actores vinculados al sector de prevención y seguridad, desde una perspectiva amplia. • Evaluar el impacto de las intervenciones realizadas previamente y el rol de cada uno de los actores involucrados (organizaciones de mujeres, gobierno, empresas, sociedad civil, ciudadanía). • Garantizar la coherencia entre los enfoques de las dependencias y los organismos del gobierno local.
Integralidad	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar un enfoque multidimensional que comprenda una gama más amplia de sectores, por ejemplo, a las instituciones de seguridad pública, desarrollo social, de planeación, de avance de las mujeres, de cultura y de jóvenes. • Comprometer a múltiples actores de varios niveles (local, estatal, nacional e internacional), ya sea para la obtención de recursos como para transferir la información sobre las acciones del Programa. • Prestar especial atención a los grupos excluidos y centrarse en las desigualdades sociales (por ejemplo, mujeres transexuales, prostitutas, lesbianas, etc.).
Contextualización	<ul style="list-style-type: none"> • Llevar a cabo un análisis profundo de las acciones y las poblaciones a las que se dirigen los esfuerzos, tanto desde una perspectiva local, como regional. Conocer las causas y las consecuencias. • Cuando sea necesario, extender el análisis para captar las dinámicas regionales que también inciden en la violencia contra las mujeres (por ejemplo, el narcotráfico, el tráfico de armas, la trata y tráfico de personas, el lavado de dinero, etcétera).
Enfoque en la prevención	<ul style="list-style-type: none"> • La prevención de la violencia contra las mujeres en el espacio público y la rehabilitación de los acosadores deben ser el centro de la preocupación. • Tratar las causas del conflicto, la violencia y las situaciones de inseguridad que se generan. • Fortalecer las capacidades locales para garantizar la sostenibilidad del Programa. • Llevar a cabo mapeos en distintos momentos para identificar las tendencias y ofrecer información para desarrollar soluciones preventivas. • Identificar las áreas o poblaciones más vulnerables o abandonadas.

Fuente: ONUMUJERES, Programa para la Prevención y Atención del Acoso y otras Formas de violencia, 2018:37

Finalmente, se consideran para la generación de los presentes lineamientos las recomendaciones derivadas de este Programa :

1. Fortalecer el acceso a la justicia mediante un Ministerio Público móvil en las zonas de mayor incidencia de acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público, para dicho fin se propone:
 - Tener un Ministerio Público móvil en las seis zonas de intervención.
 - Llevar proceso de atención.
 - Organizar una campaña de prevención.
 - Sistematizar los datos disponibles.

2. Capacitar a las y los proveedores de servicios del municipio de Puebla (policías, cadetes, operadores de transporte) sobre la prevención y atención del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el espacio público.
3. Elaborar protocolos de actuación con el fin de mejorar la respuesta institucional al acoso sexual en espacios públicos; modificar conductas y prácticas discriminatorias que dificultan el acceso de las mujeres a la justicia, y mejorar los registros públicos.

Finalmente, se destaca la fuerte red de actores a través de los cuales se puede fortalecer la implementación de este Programa en el que la organizaciones de la sociedad civil y la academia poblana son significativas.

- **Oaxaca**

Programa Piloto “Ruta segura para mujeres, niñas y niños”, 2020

A manera de contraste entre las seis prácticas antes expuestas, el Programa Piloto de Oaxaca, permite identificar la incidencia en su aplicación, motivo por que en julio de 2017 la Defensoría de los Derechos Humanos de Oaxaca, presentó ante la Secretaría Ejecutiva del Sistema Nacional para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las mujeres una solicitud para emisión de la declaratoria de Alerta contra la Violencia de Género y de las Mujeres en el Estado, misma que fue admitida. Las acciones para responder a la alerta incluyen un programa de trabajo, en el cual se señala la necesidad de generar estadísticas de la incidencia de violencia contra las mujeres para identificar los factores de infraestructura y movilidad que requieran atención y aplicación de un programa de intervención táctica urbana a fin de disminuir los espacios de riesgo en el transporte público (CONAVIM, 2018)

Como parte de este programa de trabajo, se implementó un Programa Piloto en el transporte de Oaxaca, denominada “Ruta segura para mujeres, niñas y niños” la cual tuvo por objetivo brindar a las mujeres, niñas y niños usuarios del transporte público en modalidad urbano un viaje seguro, eficiente y de calidad, otorgado por personas operadores capacitadas, que además incida de manera positiva en el índice de violencia de género.

El programa piloto se implementó en dos de las rutas con mayor incidencia delictiva en Oaxaca

- Ruta 1 Álamos-El Rosario 5ta Etapa operada por la empresa TUSUG. Con una duración del 7 de octubre al 7 de diciembre de 2019, con un horario de 6:00 – 10:00 hrs y 19:00 – 21:00

Ruta 2: U.H. Ricardo Flores Magón-Central de Abastos, operada por la empresa SERTEXA. Con una duración del 18 de noviembre al 20 de diciembre de 2019, con un horario de 10:30 hrs y 16:30 hrs.

Las acciones realizadas en la ruta fueron monitoreos continuos, en un inicio con personal abordo durante todo el trayecto, para informar y supervisar que se respetara el abordaje de mujeres, niños. Posteriormente se realizaron paradas estratégicas para supervisar el correcto funcionamiento de las rutas.

Se destaca que la Secretaría de Seguridad Pública de Oaxaca, se integró a las rutas señalada, mediante el acompañamiento del recorrido con una patrulla, una moto patrulla y tres policías viales estatales en cada ruta. De igual modo, se fortaleció la seguridad en los paraderos. Por parte de la Policía Estatal, dos elementos estuvieron a bordo de las unidades en los horarios y rutas establecidas. Resultados Salvaguardar la integridad y derechos de las personas, preservar el orden y paz públicos para garantizar el derecho a una vida libre de violencia a las niñas, niños, adolescentes y mujeres.

Tras los meses de implementación de la prueba piloto, se comenzó a trabajar en el programa permanente de *Ruta Segura*, y se integraron acciones específicas:

- Capacitación “Normatividad para una movilidad segura e incluyente” para funcionariado público y personas operadoras del servicio.
- Asimismo, en coordinación con la Secretaría de las Mujeres, se capacitó a personal conductores de transporte urbano, con el sensibilizarles de la importancia del respeto a los derechos de las mujeres y a su movilidad libre, a partir de conceptos de la perspectiva de género, derechos humanos de las mujeres y la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida libre de violencia en el estado, puntualizándola seguridad y atención en el transporte público dirigido únicamente a mujeres.
- Una evaluación del programa mediante encuestas en ambas rutas.

A partir de un levantamiento de 296 encuestas aplicadas entre el 28 de octubre y el 1 de noviembre del 2019 (5 días de levantamiento de información) Los resultados arrojaron ambas el 90% estaba de acuerdo con su implementación, en tanto el 80% de las usuarias se sentían seguras al utilizar este transporte. (Gobierno del Estado de Oaxaca, 2020)

Se establece como un reto del programa, su expansión a por lo menos cuatro rutas que se encuentren operando, al igual que garantizar la operatividad sin presencia de personal de gobierno y autoridades, así como una estrategia de capacitación constante para personas operadoras de servicio y funcionariado público.

De manera específica, se ubica la fortaleza de su red de actores con los cuales se implemento este proyecto: Secretaría de las Mujeres de Oaxaca, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Seguridad Pública (Policía Vial Estatal y Unidad de Género), Fiscalía General del Estado de Oaxaca (Fiscalía Especializada para la Atención a Delitos Contra la Mujer por Razón de Género), Gobiernos Municipales de Oaxaca de Juárez, Santa Lucía del Camino y San Sebastián Tutla, Concesionarios del transporte público, personas operadoras del servicio y las mujeres usuarias.

Anexo VIII. Buenas prácticas internacionales de prevención y atención de la violencia y acoso sexual en el transporte público.

Las buenas prácticas en el tema de transporte público seguro para las mujeres muestran una preocupación internacional por atender el fenómeno de la violencia contra las mujeres existentes en el espacio público y sobre todo en el transporte público, el cual se ha convertido en verdaderos espacios en donde las mujeres son sometidas a acoso sexual e inclusive violencia sexual. Factores como los tiempos de traslados, los horarios y el hacinamiento y la pobreza de las zonas conurbadas afecta de mayor medida en que las mujeres sean expuestas a delitos en transporte público.

Se destacan en estas buenas prácticas, el importante papel de las organizaciones internacionales como ONU Mujeres y la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ), para articular esfuerzos con las naciones para impulsar estrategias que permitan decantar en procesos normativos y de políticas públicas a través de modelos de gobernanza, en alianza intensa con organizaciones de la sociedad civil y la academia. Tal es el caso de El Cairo, Quezón y, sobre todo, Ecuador.

En el caso de ONU el Programa Ciudades Seguras y Espacios Públicos más seguros se centra en impulsar el desarrollo de iniciativas locales de derechos humanos de las mujeres, mediante la articulación con actores nacionales, organizaciones, ciudadanía y academia para generar sinergias que permitan:

- 1) documentar mediante evidencias y diagnósticos la violencia contra las mujeres en el espacio público, a fin de que sean soportes para 2) justificar políticas públicas que responsan a esas problemáticas desde normativas, leyes que permitan 3) implementar programas y estrategias que involucren a gobiernos nacionales y locales en un modelo de gobernanza que permita la gestión urbana, infraestructura con PEG. (ONU MUJERES, 2017)

Ejemplos de éxito en materia de acciones contra el transporte público, de este programa son las ciudades de El Quezón en Filipinas, El Cairo, Egipto y Quito en Ecuador.

Ciudad Quezón, Filipinas. Es una de las ciudades más importantes de Filipinas, la intervención de la ONU dentro de esta Ciudad, en el marco del programa de *Ciudades Seguras y espacios públicos seguros*, fue apoyar a mujeres de las comunidades locales, investigadoras, investigadores y otras/os socios de base para integrar y sistematizar datos sobre acoso sexual y generar estrategias para favorecer normativa que atienda y sancione estas prácticas. Como resultado, se aprobó una legislación local innovadora que establece penas para el acoso sexual en espacios públicos. Asimismo, incluye un proceso de fortalecimiento de las capacidades de los grupos comunitarios y de mujeres, el gobierno local y las fuerzas de seguridad, que incluye la capacitación especializada para más de 120 puntos focales de género de toda la administración municipal, está contribuyendo a la implementación de la nueva ley.

Asimismo, el alcalde de Ciudad Quezón en 2017 organizó un evento tecnológico denominado “hackathon” el cual tuvo por objetivo el desarrollo de soluciones tecnológicas de programación de computadoras con 56 hackers, mujeres y hombres experimentados y emergentes para desplegar en un hacking de 24 horas nuevas soluciones de tecnología móvil para abordar el acoso sexual y la violencia contra mujeres y niñas en espacios públicos. El premio de categoría profesional fue a la aplicación *DLock*, que cuenta con botones de un solo clic para enviar un mensaje o hacer una llamada telefónica a un contacto de emergencia. También incluye los contactos de las comisarías de policía, las estaciones de bomberos y los hospitales. Por otra parte, la aplicación *ScAFE* muestra los lugares más seguros en un área y puede enviar un mensaje para alertar a la policía o familiares o amistades de las personas víctimas (ONU, 2017:10,19)

El Cairo, Egipto. Es una buena práctica que muestra el papel articulador de políticas públicas desde la movilización de la ciudadanía y el trabajo con organizaciones sociales. En esta ciudad, ONU convocó y movilizó a organizaciones civiles egipcias para contar con un voluntariado de base, encargado de realizar campañas de sensibilización mediante un



enfoque artístico (teatro, fotografía, música) para promover los derechos de las mujeres para utilizar espacios públicos y transportes libres de temor y violencia. Estas acciones han tenido un alcance de más de 20 mil integrantes de la comunidad de los barrios más pobres de El Cairo.

De esta iniciativa se destaca las acciones del grupo de voluntarias denominado “*Out of the Box*”, por su habilidad en la realización de teatro interactivo en escuelas primarias y secundarias.

Igualmente importante fue la labor con los conductores de *TukTuk* (moto taxis), el medio de transporte más utilizado en la Ciudad, ofreciendo en promedio más de cinco millones de trayectos diarios.²⁶ Un grupo de hombres conductores son responsables de la mayor parte de este tipo de transporte en El Cairo. Es un grupo que había sido catalogado como difícil

²⁶ ONU, noticias <https://www.unwomen.org/es/news/stories/2018/1/feature--egypt-tuk-tuk-drivers-join-efforts-to-make-the-streets-safe>

ya que estos hombres han sido estigmatizados y etiquetados como *drogadictos y delincuentes*. (ONU, 2017:11)

El acercamiento a este grupo fue innovador ya que se realizó a partir de invitaciones a partidos de fútbol y torneos deportivos, donde se fueron incorporando, conceptos relacionados con el acoso sexual. Los juegos interactivos y los ejercicios de “inversión de roles” ayudaron a los hombres a entender lo que significa ser acosado.

Una segunda fase, consistió en que los hombres que se detectaron con interés constante fueron invitados posteriormente a talleres de terapia artística, donde aprendieron nuevos métodos para lidiar con la ira, como por ejemplo dibujar y hacer esculturas. Más adelante se introdujeron módulos de sensibilización de género, para ayudar a repensar las actitudes violentas, finalizando con hacerlos aliados-promotores, para sensibilizar a otros hombres conductores mediante técnicas de persuasión sobre las consecuencias perjudiciales del acoso sexual y sobre cómo se puede prevenir.

En este punto, se acompañó, generando una campaña interna denominada “Mi TukTuk es seguro” que se grabó stickers en sus TukTuks. A partir de esta práctica, se consolidó una red de 230 voluntarios que trabajan como promotores, para concientizar en sus comunidades y entre los hombres, sobre el derecho de las mujeres a transitar por la calle sin ser acosada, así como el derecho de las mujeres a escoger cómo vestirse, sin que nadie invada su espacio personal.

Quito, Ecuador. Fue una de las cinco ciudades iniciales del *Programa Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros* y es una de las mejores prácticas de este programa.

Su primera actividad fue conformar un estudio inicial en 2011 sobre violencia y acoso sexual en espacios públicos y transporte, el cual arrojó que el 68 % de las mujeres de Quito, había experimentado alguna forma de violencia sexual en los espacios públicos y de éstas, el 84% ubicó al transporte público como inseguro, por experiencia propia de violencia sexual como por la amenaza de que ésta suceda. (ONU, 2017:8-9). A partir de esta evidencia, se identificaron áreas de oportunidad en su legislación y en políticas sobre prevención y atención oportuna, lo que llevó a dos avances nodales para la atención de la violencia y acoso sexual la *Resolución C337*, la cual establece la creación de un servicio de transporte público seguro para mujeres y niñas (CARE, 2018:49) con acción afirmativa y modificaciones al *Código Orgánico Integral Penal (COIP) de 2014*, en donde se generó un articulado específico sobre que todos los delitos contra la integridad sexual y reproductiva en espacios públicos. Esta sección del articulado distingue entre el acoso sexual y el abuso sexual, siendo el primero el principal tipo de delito para los casos que ocurren en el transporte público. De igual modo, se destaca que el Artículo 170 del nuevo COIP, relativo al abuso sexual. (Puga, Andrade, Ruales, Cárdenas Galo, 2018)

Tanto las estadísticas como los cambios en la normatividad aplicable, dieron paso a consolidar políticas públicas en la materia, cristalizadas en *el Plan de “Quito, Ciudad Segura para las Mujeres y las Niñas”*, una iniciativa participativa que involucra funcionariado,

autoridades, organizaciones y de la sociedad civil que incluye los ejes : Transporte seguro y libre de acoso sexual contra las mujeres y niñas, barrios seguros para las mujeres y niñas, Acciones estratégicas niños, niñas, adolescentes y familias comprometidos por la no violencia y Servicios municipales fortalecidos para prevenir y atender la violencia sexual contra las mujeres y niñas en el espacio público (ONU, 2014)

Se destacan de estos ejes, la remodelación de 43 de 44 paradas de trole con nuevos criterios de seguridad, incluyendo la construcción de pasillos de cristal transparente que proveen transferencia segura y áreas de espera. De igual modo, en la Compañía Metropolitana de Transporte de Pasajeros, 600 funcionarias y funcionarios han sido capacitados para ayudar a sobrevivientes de acoso y otras formas de violencia sexual.

De igual forma se destacan campañas de comunicación como *Bájale al Acoso*, que tiene como objetivo, prevenir y atender los casos de violencia sexual en las paradas (andenes) y unidades del sistema integrado de transporte terrestre público de Quito que incorpora la tecnología para abordar el problema persistente de acoso sexual en el sistema de transporte público. El objetivo de esta campaña es hacer que los actos de acoso sean instantáneamente visibles y motivar a las víctimas a denunciar a través de los canales oficiales de quejas. Al mismo tiempo, el proyecto busca generar sanciones sociales cuando el acoso ocurre a través del uso de una plataforma tecnológica que proporciona información en tiempo real.



<https://www.youtube.com/watch?v=juxyb07ADGY>

<https://www.youtube.com/watch?v=doymriU0vic&t=27s>

Campaña de comunicación "Quiero andar tranquila, calles sin acoso".





<https://www.fiafoundation.org/media/790782/esms-case-study-quito-esp.pdf>

La Campaña fue la primera en abordar de manera clara el tema de los hombres como público principal, utilizando mensajes claros para identificar lo que es el acoso sexual en el transporte y lo que deben evitar los hombres.

Finalmente, Quito, fue una de las ciudades pioneras en generar Protocolos específicos de atención y sanción del acoso sexual.

En el marco del primer programa “Transporte Seguro y Libre de Acoso contra las Mujeres y las Niñas”, se establece generar un **“Protocolo de Actuación en Casos de Violencia Sexual en el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros de Quito”**, que permita establecer con claridad el procedimiento para dar respuesta efectiva a las víctimas de acoso y violencia sexual en el transporte público. Se destaca que el protocolo busca guiar la actuación de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMT PQ), ante los hechos de violencia sexual que puedan darse en las unidades, estaciones y paradas del Trolebús. El protocolo tiene el objetivo de:

El protocolo considera cinco etapas: prevención, detección, atención, seguimiento y monitoreo. Se destaca que en la primera etapa de prevención integra acciones para la promoción de una cultura de no violencia sexual en la ciudadanía, en el personal operador de rura y en todas las instancias municipales. De igual modo busca promover la transformación de los patrones sociales, roles y estereotipos de género que legitiman la violencia sexual en la ciudadanía. Un elemento importante de su eje de prevención es promover el rechazo de la sociedad a la violencia sexual en el transporte, buscando que la

población respalde a las víctimas y se conviertan en agentes activos que coadyuven a la prevención y detección de casos.

Detección y Valoración del Caso Atención.

Contempla la actuación sobre los incidentes de violencia sexual en las unidades móviles (Trolebuses) o bien en las paradas y/o en las estaciones. Al respecto, en el caso de las unidades móviles, la víctima de violencia sexual puede ser asistida por el conductor de la unidad. En el caso de que el incidente de violencia sexual tenga lugar en las paradas, la víctima puede acudir con el Guardia de Seguridad que se encuentra en cada parada.

Atención.

La persona víctima tiene dos opciones si ha vivido un hecho de acoso sexual: denunciar al momento mediante la opresión del botón de pánico de las unidades, mediante un mensaje a la app *Bájale al Acoso*, llamada al 911 y/o avisar a la persona operadora o bien. En ese momento se tiene la unidad y personal capacitado atiende a la persona víctima, revisa su integridad, si requiere apoyo psicológico y si desea generar denuncia se acompaña a realizarla. De igual modo, detecta a la quien agredió, se le informa el hecho y sus derechos y es detenido.

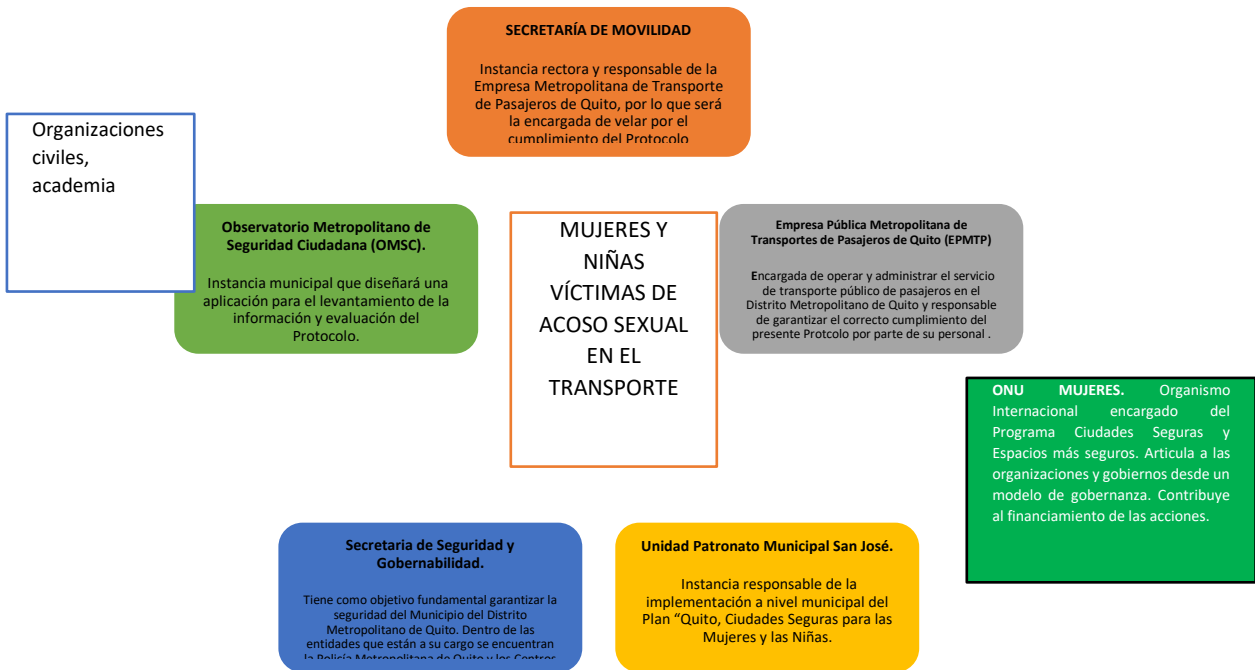
Seguimiento

Se realiza desde los Puntos Seguros y Centro de Control, una vez al mes el seguimiento y monitoreo de los casos que se hayan registrado en su instancia mediante el contacto telefónico o por medio de una entrevista con la persona víctima que notificó el hecho de violencia sexual.

Monitoreo y Cierre del Caso

Durante el seguimiento y monitoreo, se debe dar conocer si la persona víctima desistió del proceso de denuncia y/o del proceso judicial por parte de la víctima del delito contra la integridad sexual. En este supuesto, se debe ahondar con la persona víctima sobre las razones para el desistimiento, así como conocer si no tiene afectaciones en su salud física y mental, derivado del hecho.

Actores clave



Elaboración propia a partir de información del “Protocolo de Actuación en Casos de Violencia Sexual en el Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros de Quito”

Puede observarse como la interrelación de actores nacionales permite la operación institucional del Protocolo. Es un buen ejemplo de cómo trabajar con ciudades donde los esquemas de transporte dependan de empresas que trabajen para el Estado.

Sin duda esta estructura se encuentra mediada por el impulso de la ONU y las organizaciones civiles de Quito, quienes visibilizaron y documentaron la problemática. Los cambios en las normativas permitieron atender este problema y generar acciones de política pública que se encuentren operando con acciones estratégicas en capacitación, cambio cultural, campañas e incorporación de mejoras en la infraestructura para el bienestar de las mujeres.

Lima, Perú. Esta Ciudad también cuenta con un Protocolo de atención a víctimas de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas, a partir del levantamiento de una encuesta de Victimización en el Transporte donde se consideró la población de mujeres que usan o no el transporte público entre 18 y 65 años. La muestra fue de 1.200 mujeres. (BID, 2016)

Los resultados principales arrojaron que 53% de las mujeres señaló haber cambiado el medio de transporte utilizado para sentirse más segura, y la mayoría optó por el taxi. Asimismo, 16% de las usuarias procura no viajar por la noche y el 21% realiza el viaje acompañado.

No obstante, el estudio señala que existe un subreporte de delitos cometidos contra las mujeres en el transporte público de Lima que asciende a alrededor del 70%. Al respecto, las mujeres argumentaron que, si tuvieran que denunciar un delito elegirían hacerlo en la

comisaría o por teléfono, pero menos del 10% lo haría por Internet y o mediante una aplicación móvil. (BID, 2016) De esta forma que la llamada telefónica, es el medio más confiable para las mujeres.

Otras de los hallazgos del estudio refieren que la violencia hacia las mujeres en el transporte puede verse afectada por una serie de factores:

- Entre mayor es el tiempo de viaje y cuanto más joven es la pasajera, mayor es la probabilidad de que sea víctima o presencie un delito en el transporte público.
- El espacio disponible para viajar cómodamente o el hacinamiento y el cumplimiento del horario del recorrido también inciden en la probabilidad de sufrir violencia, ya que a mayor espacio en las unidades permite menos contactos no deseados. De igual forma, si las unidades evitan retrasos, las mujeres no estarán mucho tiempo en las paradas demasiado tiempo expuestas, sobre todo en horarios nocturnos.
- Estos factores condicionan las opciones de transporte de las mujeres y cambian sus rutinas de viaje, lo cual afecta la movilidad femenina, lo que causa mayor pérdida de tiempo (esto es crucial tomando en consideración que las mujeres tienen pobreza de tiempo al generar labores de cuidados alternadas con trabajos remunerados y comunitarios) e incrementar los costos del viaje, al preferir taxis o desplazamientos en automóvil, respecto a transportes colectivos.

Con estos datos de fondo, Perú generó una normatividad que permitiera atender el problema de inseguridad para las mujeres en el transporte, culminando con un protocolo de actuación contra el acoso sexual en el transporte de alcance nacional, provincial y regional. Asimismo, el protocolo contempla la alineación de los ejes del protocolo con las políticas pública nacionales.

El protocolo tiene el “objeto de establecer las acciones para una atención inmediata a las personas víctimas de acoso sexual en los vehículos de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial, que afectan principalmente a los niños, niñas, adolescentes y mujeres; así como, establecer mecanismos de articulación entre las autoridades de transporte terrestre de los tres niveles de gobierno, las empresas de transporte terrestre, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, para la atención de estos casos.” (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020:4)

La estructura parte de la normatividad nacional, los instrumentos internacionales vinculantes y la alineación a las políticas públicas nacionales, donde destacan:

- Política Nacional de Igualdad de Género que tiene como uno de sus objetivos “Reducir la violencia hacia las mujeres” a través de i) Implementar medidas de atención y protección para mujeres víctimas de violencia e integrantes del grupo

familiar, e, ii) Implementar medidas de prevención de la violencia contra las mujeres en favor de la ciudadanía.

- Política Nacional de Transporte Urbano, que establece que se deberá desarrollar servicios de transporte urbano público, eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad. Para ello se emitirán normas de obligatorio cumplimiento por los operadores de los servicios de transporte, para prevenir el acoso y violencia contra niños, niñas y adolescentes, especialmente contra las mujeres; asimismo, se deberá implementar mecanismos de fiscalización que aseguren la aplicación de sanciones por su incumplimiento.”
- Política General de Gobierno 2021, la cual establece en el eje 4 “Desarrollo social y bienestar de la población”, que el Estado promueve la igualdad y no discriminación entre hombres y mujeres, asimismo, se garantiza la protección de la niñez, la adolescencia y las mujeres frente a todo tipo de violencia. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020:8)

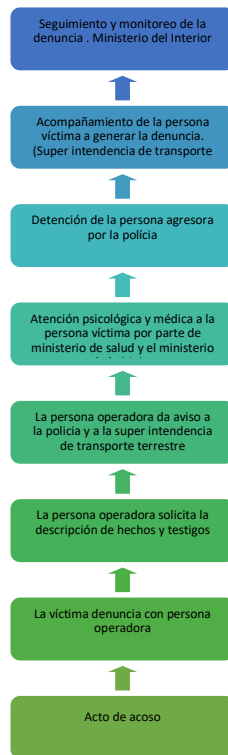
El Protocolo parte de varios enfoques, que interrelacionan la igualdad y la inclusión: de los cuales enfoque de igualdad, de derechos humanos, interculturalidad, territorialidad, interseccional y de discapacidad. Se incluye también en enfoque generacional, que pone la relevancia en que la violencia sexual puede estar presente en el ciclo de vida de las mujeres y las niñas, lo cual es innovador, pues establece la pauta para generar procesos de atención diferenciados según la edad.

El eje del protocolo busca brindar que los tres órdenes de gobierno de Perú atiendan los hechos de acoso sexual contra las mujeres y permite la articulación de funcionariado y autoridades. En este sentido, el protocolo establece la tipificación del delito de acoso en las provincias y regiones donde opera para garantizar la atención y la sanción. Sin embargo, también abre la puerta a opciones de delitos que pueden aparejarse con el acoso sexual en el transporte, en caso de que en las provincias y regiones no este tipificado:

Figuras legales establecidas en el Código Penal:

- Acoso (Art. 151), Tocamientos, actos de connotación sexual o actos libidinosos sin consentimiento (Art. 176), en el caso de agravio a menores (Art. 176-A), Acoso sexual (Art. 176-B), exhibiciones y publicaciones obscenas (Art. 183), faltas contra las buenas costumbres (Art. 450) - Actos contra el Pudor (Art. 177); Faltas contra el pudor (numeral 1 del Art. 450). (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2020:12)

Esquema General de Atención y actores involucrados



Esquema propio con datos del Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional, Regional y Provincial, 2020.

De los actores involucrados, las personas operadoras tienen un peso importante en el esquema de atención, ya que son el contacto de primera respuesta ante las personas víctimas. Al respecto, el protocolo establece una estrategia de capacitación continua a funcionarios, operadores, conductores/as y tripulación de los servicios de transporte terrestre de personas sobre acoso sexual y sobre la aplicación del protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional, Regional y Provincial.

De las buenas prácticas revisadas se observó que hay acciones y estrategias que devienen de la emergencia de resolver la problemática creciente del acoso sexual en el transporte y la inseguridad de las mujeres en espacios públicos. Estas traen como soluciones, acciones estratégicas como capacitación, campañas comunicacionales con enfoque de masculinidades, trabajo con hombres y prácticas tan robustas como Ecuador y Perú que revisten una estrategia integral que deviene en cambios normativos, generación de políticas públicas específicas y protocolos de actuación.

Si bien este es una ruta de acción importante, se rescataron buenas prácticas que tienen el punto de partida en la transversalización de la perspectiva de igualdad en sus políticas internas y sobre todo sus políticas de transporte. Lo que tiene como consecuencia acciones de largo alcance y con un grado de institucional y sostenibilidad más amplia, aunque no

cuentan con el grado de focalización necesario para la atención inmediata. Al respecto se presentan las experiencias de Chile y Costa Rica.

Chile. La buena práctica surge de su política de equidad de género en el transporte que se inscribe en el marco del Plan Nacional de Igualdad Entre Hombres y Mujeres 2018-2030 de Chile, por lo que integrar una visión global de igualdad desde sus objetivos generales cimentados en este Plan y en la normatividad nacional e internacional en la materia y se concreta en una estructura programática con líneas estratégicas.

Asimismo, Chile implementó una estrategia dual: por un lado, un componente interno con una intensa capacitación transversal en temas de igualdad y no violencia con el funcionariado de sus ministerios a fin de generar un compromiso institucional y el desarrollo de capacidades para la generación e implementación de políticas públicas para la igualdad. Por otro lado, en su componente externo que busca impactar directamente en las políticas públicas de transportes.

Este componente se desarrolló a partir de una "Agenda para la política de equidad de género en Transportes 2018-2022" Dicha agenda busca que las medidas de igualdad sean transversales a todo el sistema y estructura de transportes y que las medidas sean sostenibles en el tiempo. La agenda está hecha bajo un enfoque de políticas públicas desde la identificación de problemáticas, el diseño, la implementación y la evaluación.

La Agenda contempla la realización de diagnósticos que contengan información de diversas fuentes sobre problemáticas de género en transporte, mediante un trabajo articulado que convoque a actores de la sociedad civil, empresas y otras instituciones públicas tanto para su sensibilización como para la generación de acciones concretas en favor de la igualdad de género en el sector.

Es destacable que para la implementación de la agenda se conformó una comisión de género institucional, conformada por representantes de todas las divisiones, programas y coordinaciones de la Subsecretaría de Transportes.

Igualmente se integra un eje especial para *Implementar mecanismos de sensibilización respecto a la violencia de género en el sistema de transportes* que incluye:

- Diseñar herramientas que aumenten la percepción de seguridad de todos los usuarios y usuarias del transporte público desde la perspectiva de género
- Colaborar en estrategias comunicacionales de sensibilización ciudadana respecto a la violencia de género en los medios de transportes
- Elaborar protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención de situaciones de violencia de género en los sistemas de transportes. (Pérez, 2019)

De igual forma, la agenda contempla, impulsar medidas que apunten a la desmasculinización del mercado laboral del rubro de transportes en donde las estrategias están

enfocadas fomentar la incorporación de mujeres en el mercado laboral, público y privado, en el rubro de transportes y en promover la formación de trabajadores y trabajadoras del rubro, en materias de equidad de género en transportes. Esta iniciativa es innovadora ya que apunta a que entre más mujeres se integren al sector transportes, se podrá generar un cambio cultural en un ramo ampliamente masculinizado.

Esta estrategia se completa con cursos de capacitación en masculinidades no hegemónicas que se brinda a los operadores de transporte.

Se destaca de manera importante como esta agenda también contempla impulsar propuestas con perspectiva de género que impacten en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes como identificar áreas problemáticas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales y generar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño de la infraestructura del sistema de transportes (Pérez, 2019) lo que apuntala a la institucionalización de la perspectiva de igualdad en la planeación de transportes y en acciones de infraestructura táctica.

San José, Costa Rica. Desde 2007, el gobierno de Costa Rica comenzó el proceso de transversalizar perspectiva de género en sus políticas públicas, sin embargo, hasta 2018 cuando a partir de la actualización de su política de transporte en el marco del proyecto *Mitigación de Emisiones en el Sector Transporte (Mi Transporte)* incorporó análisis de género del sector transporte en Costa Rica, para analizar las condiciones de acceso y uso del sistema de transporte en la Gran Área Metropolitana (GAM) de San José, considerando necesidades y patrones de movilidad según género. Esto permitió detectar las principales necesidades de las mujeres en el sector del transporte, lo que generó un *plan de acción institucional de movilidad sostenible*.

El plan de acción para el abordaje transversal de género en el sector transporte del GAM de San José, propone cinco ejes estratégicos:

- i) Gobernanza, políticas y normativas
- ii) Fortalecimiento de capacidades y oportunidades para la equidad
- iii) Gestión del conocimiento
- iv) Infraestructura inclusiva y patrones de movilidad para la acción climática
- v) Movilidad Libre de Violencia (Pérez, 2019)

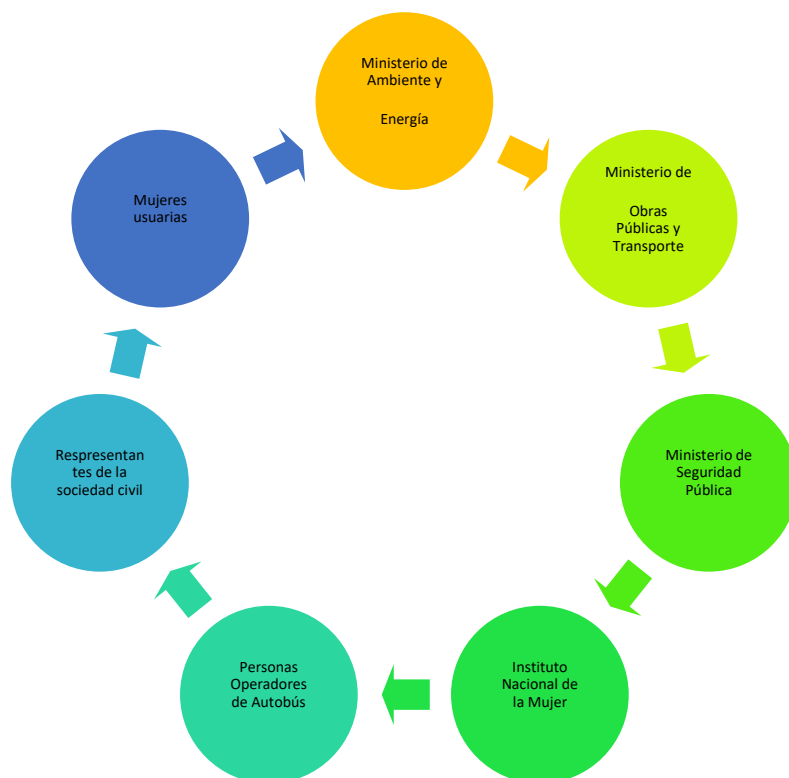
Las acciones del plan incluyen un aumento en el empleo en transporte, capacitación y habilidades de liderazgo para la generación de experticia en el sector. Este es el mismo enfoque de Chile para des masculinizar el sector de transportes, lo que permite mejores oportunidades para las mujeres que trabajan en ese ramo e impulsar una cultura de igualdad. Asimismo, integran acciones que repercuten en la seguridad de las mujeres como

el mejoramiento de la infraestructura asociada (resguardo, iluminación, accesibilidad) de igual modo, contemplan un eje especial para la movilidad libre de violencia, el cual promueve acciones coordinadas en contra de los diferentes tipos de violencias que viven las mujeres en el transporte público, el transporte privado, la infraestructura e instituciones asociadas.

Para ello promueve las siguientes acciones:

- Implementación de Protocolos de prevención, denuncia y atención para mujeres y poblaciones vulnerables.
- Monitoreo de unidades y de paradas
- Articulación institucional para el trabajo coordinado
- Campañas de sensibilización sobre el acoso en el transporte público
- Campañas de pacificación de la cultura vial
- Mecanismo de “botón de pánico” para la intervención en caso de acoso y violencia
- Señalética inclusiva e información disponible sensible al género.

En el plan de acción se encuentra involucrados los siguientes actores:



Agencia de cooperación alemana (GIZ) Financiamiento, desarrollo de capacidades

Finalmente se destaca que con la asesoría de la Agencia de Cooperación Alemana GIZ internacional en 2020 se han integrado actores del sector público bajo un marco de cooperación como el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP) y la Municipalidad de San José, así como actores del sector privado como la Cámara de Autobuses de Heredia y la Cámara Nacional de Transportes (CANATRANS), la representación de taxis rojos y taxis aeropuerto y representantes de la sociedad civil, como la organización no gubernamental PEDAL. (GIZ, 2019)

Para terminar este recorrido de buenas prácticas, se cerrará con dos acciones estratégicas para mejorar la seguridad, la movilidad y la autonomía económica de las mujeres con India y Ghana.

India. En este país, se conjuntan fuertes patrones culturales de género que traen como consecuencia violencia en el transporte y vías públicas y falta de autonomía de movimiento ya que muchas mujeres de clase media y media-baja, dependen de sus hermanos, padres y esposos para ir al trabajo, la escuela, el hospital u otros recados. El transporte público a menudo no está disponible, y donde lo está, las mujeres son frecuentemente acosadas mientras esperan en las esquinas por un taxi, en las paradas de autobuses. Por ello, las mujeres eligen viajar en modos alternativos como rickshaws o qingqis (mini motocicletas). Los rickshaws se han hecho populares, en gran parte de Asia, ya que proporcionan transporte puerta a puerta, permitiendo a mujeres, niñas y personas con discapacidades viajar al trabajo, la escuela y otras áreas sin sufrir acoso.

Al mismo tiempo, este modelo de transporte, permite aumentar la autonomía de movimiento y autonomía económica ya que se han implementado rickshaws *rosas* para mujeres y conducidos por mujeres lo que les permite, generar ingresos y ayudar a otras mujeres a empoderarse al proporcionarles viajes seguros. Asimismo, fomenta la creación de redes de mujeres y comunidades seguras, ya que se coordinan con otras mujeres de sus vecindarios y comparten gastos de rickshaw para viajar hacia y desde el trabajo o visitar el mercado.

Se destaca que en 2016, el Gobierno de India en alianza con empresas introdujo alrededor de 200 rickshaws con techo rosa para el transporte de mujeres pasajeras. Estos autos tenían características especiales como botón de pánico y sistema GPS para la seguridad de las mujeres pasajeras. De igual modo, la policía nombró a conductores femeninos para estos rickshaws, y designaron también conductores masculinos, quienes fueron verificados mediante procedimientos estándar establecidos por las autoridades gubernamentales. Solo aquellos que fueron autorizados recibieron tarjetas de identidad especiales y se les permitió transportar mujeres. De igual manera, el Tribunal Superior, ordenó a la Autoridad de Transporte regional verificar los permisos legales y la suspensión de quienes no tienen en regla. (Ayush Kasliwal, 2020)



Ghana. Esta buena práctica, no había contemplado en sus inicios a las mujeres, ya que era una estrategia muy acotada a partir del apoyo de la compañía Scania que entregó entrega autobuses y el gobierno apoyo en la planificación y gestión, modernizó un sistema de billete electrónico, un modelo financiero y construcción de capacidades de los operadores. Sin embargo, en el componente de la construcción de capacidades, organizada en cooperación con GIZ, incluyó un entrenamiento intensivo sobre mecánica, así como entrenamiento para conductores, mostrando que las mujeres eran casi inexistentes entre los conductores, por lo que se estableció un objetivo de 10% de operadoras mujeres con una campaña llamada “Mujeres moviendo la ciudad” Al respecto, el gobierno de Ghana consideró que entrenar y emplear operadoras lleva a un ahorro de combustible, una conducción menos agresiva y una mayor sensación de seguridad para las mujeres pasajeras.

1. Recomendaciones derivadas de las buenas prácticas.

Necesidad de contar con mandatos normativos en materia de igualdad y no violencia (Planes de desarrollo Nacionales, leyes y códigos que sancionen el acoso sexual)

Compromiso institucional al más alto nivel

Transversalización de la perspectiva de género e interseccional en políticas de transporte e infraestructura urbana.

Gobernanza participación de gobierno, organismos internacionales, organizaciones civiles, empresas academia, mujeres usuarias del servicio

Perspectiva de territorialización (nacional, estatal, municipal)

Generación de datos, Diagnósticos
Protocolos de prevención, atención y sanción

Potenciar herramientas tecnológicas para la denuncia, reportar áreas inseguras y solicitar ayuda

Desarrollo de capacidades de funcionarios y personas operadoras.

Acciones afirmativas.
Transportes y horarios exclusivos para mujeres. Evitar hacinamientos y trayectos largos y retrasos en las rutas.

Campañas de comunicación dirigidas a empoderar a las mujeres y a generar conciencia en los hombres sobre las responsabilidades del acoso sexual.

Potenciar la autonomía y presencia de las mujeres en el sector de transportes.

Anexo IX. Estrategia de Comunicación

Lineamientos de comunicación

En el marco de la elaboración de los Lineamientos para Prevenir y Atender el Acoso Sexual en el Transporte Colectivo, el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) pone en marcha una serie de acciones que buscan como prioridades evitar, prevenir y atender el acoso sexual en el transporte colectivo. Lo anterior, a partir de sensibilizar a las personas espectadoras sobre los efectos nocivos de la violencia contra las mujeres y en específico del acoso sexual en el transporte público, así como las formas de participar de manera activa en la prevención y en el involucramiento de como testigos/as para contribuir en la denuncia y soporte a las víctimas de estos hechos a proceder de manera legal con su denuncia. Esta iniciativa brindará a las personas usuarias del transporte colectivo información efectiva para poder identificar la manera en que se pueden prevenir y atender este tipo de violencia sexual.

Con el mensaje se busca empatizar con las y los espectadores y sensibilizarlos para que logren concientizar, intervenir y hacerle frente de manera no violenta a la persona agresora, y por último y de igual importancia, que las víctimas de acoso sexual conozcan el proceso para realizar su denuncia de manera correcta.

Difundir y mantener informados a las personas usuarias es fundamental para continuar con la erradicación de la violencia sexual.

JUSTIFICACIÓN DE LA CAMPAÑA

La violencia y el acoso sexual representan uno de los problemas sociales más grandes en nuestro país. Principalmente afecta al desarrollo integral de las mujeres, porcentaje que representa poco más del 50% de la población en México.

- El 96% de las mujeres han sido víctimas por lo menos una vez de algún acto de violencia en el transporte público, desde agresiones verbales, contacto físico forzado o persecución, en 9 de cada 10 casos quien agrede son hombres.
- Uno de los datos más importantes a resaltar es que los agresores tienden a ejercer este tipo de violencia cuando las mujeres están solas; el 72% de las víctimas expresa que es acosada o agredida cuando está sola y sólo 4% ha sido víctima cuando está acompañada, (ONU-MUJERES, 2019)

El transporte público es uno de los lugares donde se observa, con mayor recurrencia, esta problemática, en las que el 90% de las mujeres se han visto involucradas al menos en una ocasión.

Es necesario poner especial atención por parte de las instituciones gubernamentales a esta situación, implementando acciones para evitar y prevenir antes de tener que corregir. La presente iniciativa tiene como objetivo difundir información que permita visibilizar el problema y actuar de manera asertiva frente a un acto de acoso.

TIPOS DE TRANSPORTE OBJETIVO A IMPLEMENTAR

- Autobuses urbanos y suburbanos
- Microbuses
- Vehículos de baja capacidad (camionetas, vans, combis de pasajeros)
- Transporte rural (rutas de vehículos como camionetas de redilas, entre otros)

TIPOS DE VIOLENCIA SEXUAL

Sexualización del cuerpo femenino en todos los ámbitos.

Verbal:

- Piropos
- Silbidos
- Comentarios no explícitos sobre la vestimenta y el cuerpo
- Comentarios de naturaleza sexual explícita
- Insultos y agresiones verbales

No verbal/visual:

- Mostrar material pornográfico (fotografías o videos)
- Exponerse y mostrar genitales en público
- Miradas lascivas de carácter sexual
- Tomar fotografías y video sin consentimiento
- Seguir o perseguir a la víctima (acoso y hostigamiento)

Violencia física:

- Rozamiento de genitales de quien agrede en el cuerpo de la víctima (arrimones)
- Tocamientos (glúteos, pechos, genitales)
- Caricias
- Jalones

Antecedentes

1. CAMPAÑA WMATA

En febrero de 2012, Collective Action for Safe Spaces inició una campaña oficial para que la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA) implemente una

política para abordar el acoso y la agresión sexual en el metro de DC. En abril de 2012, WMATA respondió presentando su primera campaña de concientización pública.

La campaña incluyó un portal en línea para que las personas reporten incidentes a la Policía de Tránsito de Metro, también estableció una dirección de correo electrónico para permitir que las víctimas envíen archivos de fotos o videos para ayudar en una investigación. Los datos recopilados se utilizarían para identificar tendencias y se informarían públicamente a la Junta Directiva de Metro trimestralmente.



La campaña de concientización tiene tres objetivos:

- Apoyar a las personas que sufren acoso, con mensajes que permitan a los pasajeros saber que merecen ser tratados con respeto.
- Promover una cultura de intervención de espectadores, donde todos sean responsables de hablar en contra del acoso y hacer que el transporte público sea más seguro.
- Eleve las identidades más marginadas de nuestra ciudad presentando los rostros de personas que forman parte de grupos marginados, como las mujeres trans de color y las mujeres musulmanas, que enfrentan el acoso con mayor severidad y frecuencia.



2. HAZME EL PARO

Proyecto piloto sobre la prevención de la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México (2016). El nombre de este proyecto piloto “Hazme el paro” refleja esa realidad. Se trata de una expresión coloquial en México que significa “respáldame”.

La intervención propuesta tiene tres componentes:

1. Una campaña que entregue información a los testigos sobre lo que pueden hacer para interrumpir el acoso sin que exista un enfrentamiento
2. La capacitación de los conductores de autobuses en estrategias de intervención que no incluyan la confrontación, y
3. Una aplicación móvil, que permite a los usuarios de autobuses efectuar denuncias cuando sean víctimas o testigos de acoso



3. #NoEsDeHombres

(2017) ONU Mujeres, El Gobierno de la CDMX Y la Agencia JWT, con financiamiento de la AECID, lanzaron una campaña de comunicación dirigida a los hombres y enfocada a prevenir y disminuir el acoso sexual que padecen las mujeres en el transporte público de la CDMX, en el marco del programa Ciudades Seguras.

Objetivos de la campaña #NoEsDeHombres

1. Generar conversación, debate público y toma de conciencia en torno al tema de acoso sexual y otras formas de violencia sexual en contra de las mujeres y las niñas en espacio públicos, haciendo especial énfasis en el transporte público.
2. Contribuir a prevenir y disminuir el acoso sexual y otras formas de violencia sexual que padecen las mujeres y las niñas en espacios públicos, enfocándose en las conductas de los hombres.
3. Contribuir a generar cambios reales en prácticas culturales sobre acoso sexual, específicamente en el comportamiento y actitudes de los hombres.
4. Promover una cultura de cero-tolerancia y llamar a la acción a las y los testigos y víctimas de violencia sexual en el transporte público en la Ciudad de México.



4. DEJEMOS DE HACERLO

La ONU Mujeres, junto con el gobierno del estado de Nuevo León, el gobierno del municipio de Guadalajara, el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) y la agencia de publicidad J. Walter Thompson México, realizaron la develación de la campaña Dejemos De Hacerlo, cuyo objetivo es que los hombres reconozcan los tipos de acoso que existen; que se den cuenta que en algún punto de sus vidas pudieron haber acosado, y dejen de hacerlo.

Dejemos De Hacerlo, es una propuesta enfocada en que de hombres a hombres puedan entrar en conversación para poder identificar y reconocer los tipos de acoso sexual, así como darse cuenta de que en algún punto de sus vidas pudieron haber acosado y dejen de hacerlo. La campaña va dirigida a hombres entre 18 a 35 años, usuarios de espacios públicos como el transporte, los parques, los bares, las escuelas, las plazas, entre otros.

Y TÚ, ¿CÓMO HAS ACOSADO?

- ✓ Tocar
- ✓ Chiflar
- ✓ Insistir
- ✓ Perseguir
- ✓ Mirar con morbo
- ✓ Rozar
- ✓ Piropear
- ✓ Sacar fotos sin que te las pidan

Reconocer que acosamos* es el primer paso para dejar de hacerlo.

DEJEMOSDEHACERLO.COM



WPP

GOBIERNO FEDERAL

ONU MUJERES

*Acoso sexual

CAMPAÑA EN EL MARCO DE LA ELABORACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS EN CASO DE ACOSO ROMPE EL SILENCIO

OBJETIVOS GENERALES

- Prevenir, atender y erradicar el acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo.
- Devolver la confianza a las mujeres y empoderarlas mediante letreros donde fomenta el no culpabilizarlas cuando se les acosa sexualmente.
- Fomentar una cultura de intervención de las personas involucradas de distintas formas cuando se pueden dar estos hechos (operadores de unidades, pasajeros o personas testigos, presuntas víctimas, presuntas personas agresoras).
- Fomentar la cultura de la dignificación del cuerpo femenino (o de las mujeres).
- Dignificar la movilidad de las mujeres como punto importante para su desarrollo social e intelectual.
- Fomentar la denuncia ante una situación de acoso sexual.
- Sensibilizar y generar sentido de responsabilidad en los hombres sobre los actos de acoso sexual sobre las mujeres.

Grupos de interés y mensajes

- Mujeres y niñas a partir de los 10 años

(Identificar este tipo de violencia sexual y la manera de actuar frente a esta)

- Personas usuarias
- Operadores
- Hombres a partir de los 13 años

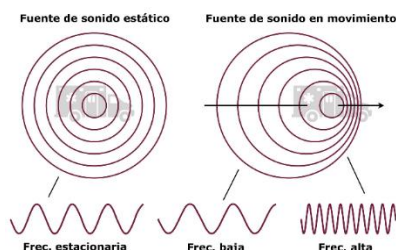
(Inculcar una cultura de la no violencia contra la mujer, que identifique acciones de acoso sexual)

(Tomar en cuenta que no se debe esperar a que las y los menores crezcan para erradicar el acoso, sino fomentar la cultura de respeto a las niñas y mujeres desde temprana edad)

PROPUESTA VISUAL

NOMBRE DE LA CAMPAÑA.

Para el nombre de la campaña se realizó el diseño basado en los esquemas empleados para representar el sonido como fenómeno físico, por ejemplo, algunos esquemas del efecto Doppler donde cada círculo representa una frecuencia de sonido como la voz de cualquier persona sea víctima de acoso sexual y a la vez simboliza las redes de apoyo y la protección con la que cuenta, *si eres víctima de acoso sexual no estás sola, alza la voz, yo te apoyo.*





Propuesta 1



Propuesta 2

Ambas propuestas de color se toman de los colores de el movimiento feminista, aplicados de una manera sutil de manera que sea bien recibida por todas y todos los usuarios.

CAMPAÑA VISUAL.

La campaña visual está inspirada en el folklore del transporte colectivo tomando como referencia el diseño de los stickers y letreros que comúnmente encontramos en este tipo de transporte y con el que estamos familiarizados tanto los operadores como personas usuarias que contienen diferentes tipos de mensajes que van desde lo gracioso hasta lo ofensivo. El objetivo es retomar estos mensajes y cambiarles el sentido para dar mensajes enfocado a la no sexualización del cuerpo femenino, la prevención y erradicación del acoso sexual y su denuncia.

Se propone utilizar los colores morado y verde como apoyo a el movimiento feminista de una manera sutil que pueda ser identificado por las mujeres y a su vez estar inmerso en el contexto del transporte colectivo.

EN CASO DE ACOSO

ROMPE EL SILENCIO

Para más información para combatir el acoso
vista www.rompeelsilencio.com



DESARROLLO TERRITORIAL

INMUJERES



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE LAS MUJERES

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Propuesta tipo (texto variable)

IMÁGENES DE REFERENCIA

Mostramos una serie de imágenes obtenidas de el transporte colectivo.



Página 155



MENSAJES DE CAMPAÑA

-En caso de **ACOSO** rompa el **SILENCIO**.

Referencia: En caso de emergencia rompa el vidrio.

-Esta unidad es tuya, manténla libre de **ACOSO**.

Referencia: Esta unidad es tuya, manténla libre de basura.

-**EN CASO DE ACOSO** no te calles, habla fuerte y claro.

Referencia: Para hacer la parada, habla fuerte y claro. Gracias.

-Alerta. Unidad vigilada las 24 horas por **USUARIOS Y USUARIAS PARA PREVENIR EL ACOSO**.

Referencia: Alerta. Unidad vigilada las 24 horas.

-Estimado usuario se les informa que **ACOSAR ES UN DELITO**.

Propuestas de mensajes para campaña

ESTA UNIDAD ES TUYA
MANTENLA
LIBRE DE
ACOSO

Para más información para combatir el *acoso*
vista www.rompeelsilencio.com



DESARROLLO TERRITORIAL

INMUJERES



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
LAS MUJERES

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

EN CASO DE
ACOSO
NO TE CALLES
HABLA FUERTE Y CLARO

Para más información para combatir el *acoso*
vista www.rompeelsilencio.com



DESARROLLO TERRITORIAL

INMUJERES



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
LAS MUJERES

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

¡ALERTA!
UNIDAD VIGILADA 24 HRS
POR USUARIAS Y USUARIOS

PARA PREVENIR EL

ACOSO

Para más información para combatir el **acoso**
vista www.rompeelsilencio.com



DESARROLLO TERRITORIAL

INMUJERES



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
LAS MUJERES

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

ESTIMADO USUARIO/O
SE LE INFORMA QUE
ACOSAR
ES UN DELITO

Para más información para combatir el acoso
vista www.rompeelsilencio.com



DESARROLLO TERRITORIAL

INMUJERES

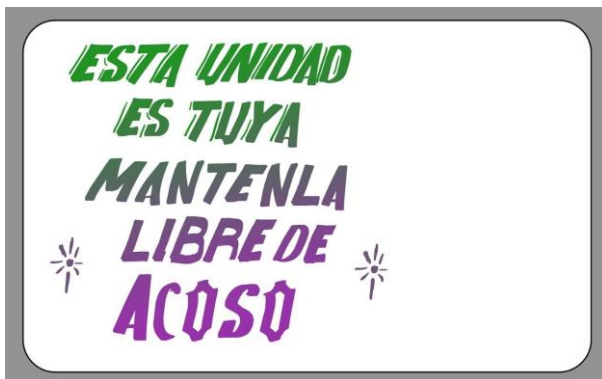


GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE LAS MUJERES

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Proceso de diseño (bocetos)



to de invitación a cuan
SHHG001-E37-2021, nún.

al electrónica número
/DRMSG/ITP/10/2021



Acciones

- Colocación de material gráfico (carteles y stickers) dentro y fuera de las unidades (Autobuses urbanos y suburbanos, microbuses, vehículos de baja capacidad y transporte rural).
- Colocación de carteles informativos en paraderos del transporte público que den sustento informativo a la campaña y la ruta de atención en caso de sufrir acoso sexual.
- Distribución de distintivos para informar el uso consciente de este elemento a operadores, checadores y usuarios con el nombre de la campaña que a su vez sea un elemento con el que se muestren aliados ante situaciones de acoso.

Aplicaciones.

1. **Distintivos (botones y stickers).** Distribución a operadores, checadores, usuarias y usuarios con nombre de la campaña para informar el uso consciente de este elemento como y se muestren los aliados ante el movimiento anti acoso y muestren su apoyo a víctimas de acoso sexual en caso de alguna situación.



Aplicación de distintivo tipo botón para operadores, checadores usuarias y usuarios del transporte público



Propuesta de distintivo en sticker

- 2. Cartel para la parte superior del interior de autobuses, microbuses y vehículos de baja capacidad.** Elemento llamativo y conciso para que los usuarios puedan leer en su trayecto invitándolos a denunciar actos de acoso y a investigar más sobre la campaña para erradicar el acoso.

Elementos que lo componen:

1. Mensaje.
2. Imagen de botón con el nombre de la campaña.

3. Página web, redes sociales, de la campaña y/o teléfono de emergencia, página de denuncia.
4. Logos institucionales.



Aplicación de cartel en autoadherible para interior de autobuses y microbuses

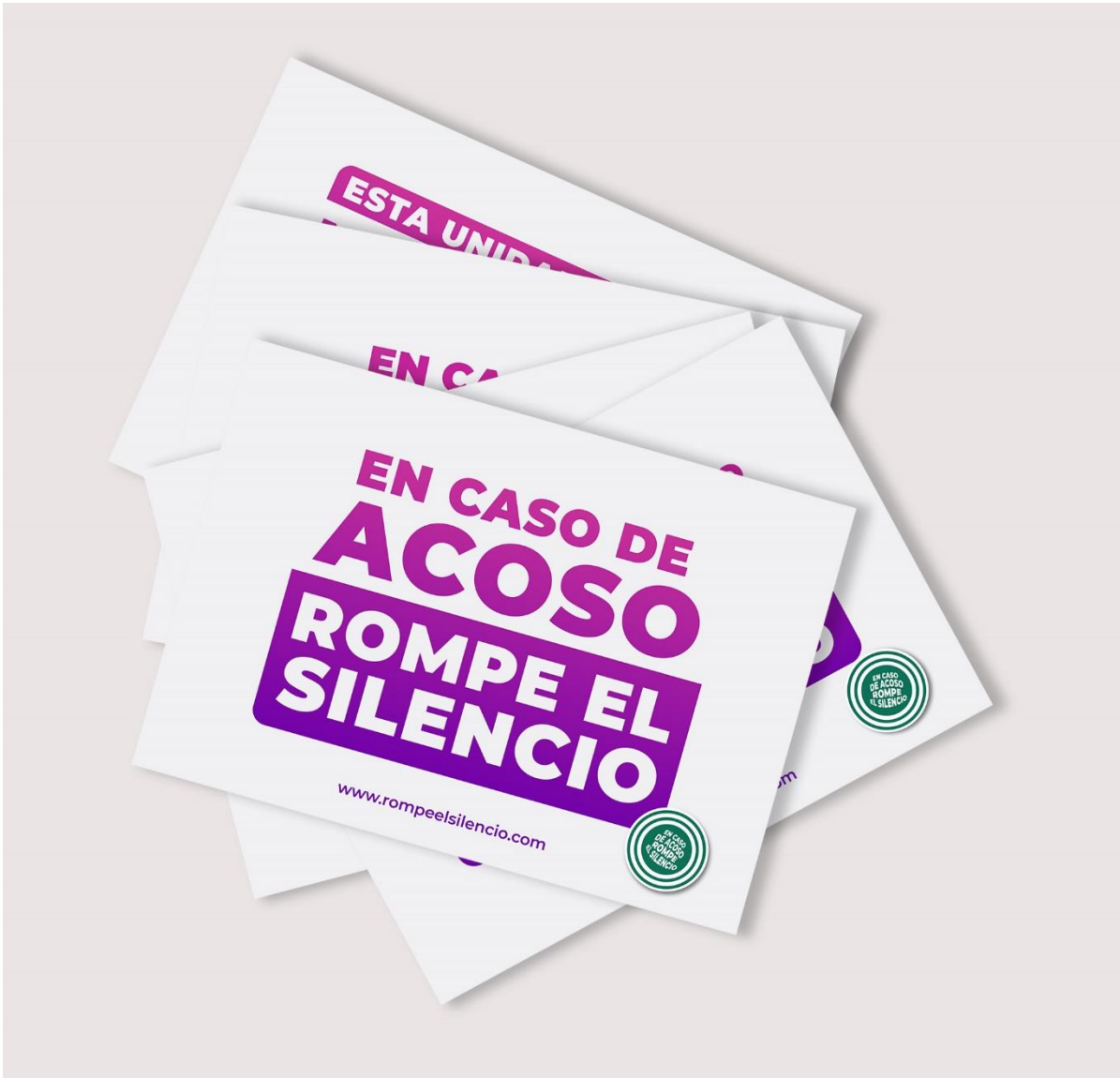


Aplicación de cartel en autoadherible para interior de vehículos de baja capacidad

3. **Sticker “art” para transporte tipo vehículos particulares y rurales destinados al transporte de pasajeros.** Etiquetas adhesivas fáciles de adaptar a distintas superficies atractivo visualmente que muestre los mensajes de la campaña invitando al usuario a denunciar actos de acoso y a investigar más sobre la campaña para erradicar el acoso.

Elementos que lo componen:

1. Mensaje de la campaña.
2. Imagen de botón con el nombre de la campaña.
3. Página web, redes sociales, de la campaña y/o teléfono de emergencia, página de denuncia.



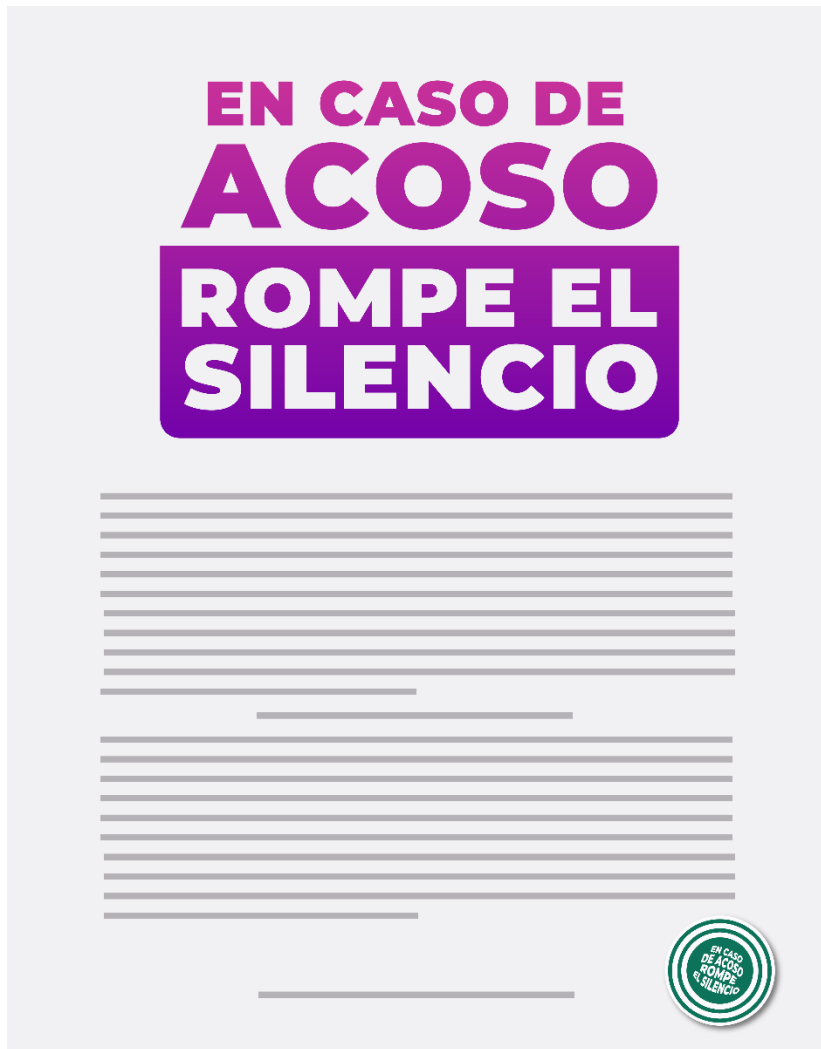
Aplicación de etiqueta adhesiva adaptable a para transporte tipo vehículos particulares y rurales destinados al transporte de pasajeros

- 4. Cartel informativo para paredes y paraderos.** Elemento que refuerce e integre de manera visual e informativa toda la campaña para ser colocado en paredes y brindar a usuarios mayor información sobre esta e invitarlos a sumarse a la campaña anti acoso.

Elementos que lo componen:

1. Mensaje de la campaña.
2. Información acerca de:

- ¿Qué es el acoso/como identificarlo?
 - ¿Qué hacer en caso de acoso/a dónde acudir/ruta de acción?
 - Leyes que penan el acoso.
 - Significado de distintivo “En caso de acoso rompe el silencio”.
 - Invitación a que los usuarios se sumen a la campaña anti acoso.
3. Imagen de botón con el nombre de la campaña “En caso de acoso rompe el silencio”.
 4. Página web, redes sociales, de la campaña y/o teléfono de emergencia, página de denuncia.
 5. Logos institucionales.





PROPUESTA CULTURAL

Acciones

- Incorporar a las personas operadoras en la prevención del Acoso sexual, a partir de que brinden el siguiente mensaje al inicio y en el intermedio del trayecto de ruta:

Se les recuerda que esta Unidad es libre de acoso sexual, si una persona está siendo acosada favor de avisar al operador y a las personas usuarias para recibir atención y apoyo. El acoso sexual es un delito y como tal es castigado. Rompamos el silencio y denunciemos.