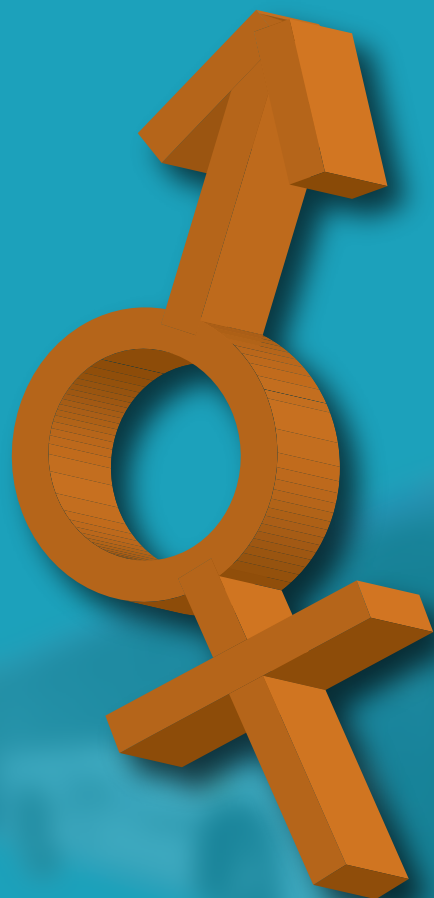


Diagnóstico para analizar la situación que viven las mujeres en el transporte público, que incluya propuestas de políticas públicas orientadas a reducir la incidencia de la violencia comunitaria en el mismo





GOBIERNO
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

DIAGNÓSTICO PARA ANALIZAR LA SITUACIÓN QUE VIVEN LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO, QUE INCLUYA PROPUESTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS ORIENTADAS A REDUCIR LA INCIDENCIA DE LA VIOLENCIA COMUNITARIA EN EL MISMO.

Instituto Poblano de las Mujeres
Gobierno del Estado de Puebla
Calle 2 sur #902
Col. Centro CP 72000
Puebla, Puebla
Tel (01) (222) 3 09 09 00
www.ipm.puebla.gob.mx

Instituto Nacional de las Mujeres

Alfonso Esparza Oteo, Col Guadalupe Inn,
Del. Álvaro Obregón, México, DF, CP 01020

Septiembre 2012

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

"Este Programa es público y queda prohibido su uso con fines partidistas o de promoción personal".



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Índice

Diagnóstico Para Analizar La Situación Que Viven Las Mujeres En El Transporte Público, Que Incluya Propuestas De Políticas Públicas Orientadas A Reducir La Incidencia De La Violencia Comunitaria En El Mismo

I. La Violencia de Género: Elementos Conceptuales.....6

II. La Violencia Comunitaria: Definición en el Marco Jurídico.....11

Otras definiciones en el marco de la legislación	14
Tipos de violencia	14
Modalidades de violencia contra las mujeres	15

III. Diagnóstico en el transporte público de la Zona Conurbada del estado de Puebla.....18

III.1 Objetivo	18
Objetivo general	21
Objetivos específicos	21
Resultados esperados	21
III.2 Metodología	21
Trabajo de gabinete	21
Diseño del instrumento	22
Metodología del diseño del muestreo	23
Población objetivo	23
Tamaño de la muestra	23
Calculo del tamaño de la muestra	24
Selección de la muestra	24
Representatividad municipal	25
Aleatoriedad	25
Lugares de levantamiento de encuesta	26



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Trabajo de campo	29
Capacitación a encuestadoras	29
Prueba piloto	30
Aplicación del cuestionario	30
Procesamiento de la información y gráficas de salida	31
III.3. Resultados del Diagnóstico	32
Diagnóstico	32
III.4 Análisis del marco regulatorio del transporte público en Puebla	58
III.5 Plan de movilidad en Puebla: cambio de paradigmas, el transporte como derecho humano	62
III.6 Conclusiones	67

IV. Propuestas para la definición de una política pública de intervención en materia de protección de las mujeres en el transporte público de la zona conurbada del estado de Puebla.....73

IV.1 Por qué incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas	73
IV.2 El espacio público: políticas públicas para el ejercicio de derechos humanos de las mujeres y las niñas	75
IV.3 Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017	76
Propuestas de carácter rector	78
Propuestas estratégicas	79



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Propuestas concretas	80
Propuestas de reforma a normatividad estatal aplicable	82
A manera de cierre.....	86
Anexos.....	88
Fuentes consultadas.....	89
Bibliográficas	89
Legislativas	90
Páginas web	90
Equipo de trabajo	91



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Presentación

La violencia comunitaria es un ámbito donde se producen y reproducen las desigualdades entre mujeres y hombres. Se desarrolla en cualquier espacio de interacción social, escuelas, parques, centros comunitarios, transporte público. Este documento se centra en diagnosticar lo que sucede en el transporte público de la zona conurbada del estado de Puebla a petición del Instituto Poblano de las Mujeres, con el propósito de proponer políticas públicas con perspectiva de género, no discriminación y derechos humanos para las mujeres usuarias de este medio de comunicación y en el marco de lo que establece la normatividad estatal y la articulación de las dependencias para generar un impacto que contribuya a disminuir la violencia contra las mujeres y las niñas, en este caso, en el ámbito público.

Está estructurado en cuatro capítulos. El capítulo I propone el marco conceptual que da referencia a definir lo que es violencia de género, el enfoque del modelo ecológico, así como la perspectiva de género, derechos humanos y no discriminación. El segundo capítulo presenta el marco internacional, nacional y estatal que da sentido a las propuestas que se plantean, mencionando el articulado jurídico para incidir en esta problemática de salud pública que es la violencia de género.

El capítulo III, presenta el diagnóstico en diferentes planos. Primero se señalan los objetivos, resultados esperados y metodología desarrollada para levantar la información en campo y formular el diagnóstico. Un segundo momento, el más importante de este capítulo y nodal para formular las propuestas del capítulo IV, es el diagnóstico donde se presenta los resultados de la aplicación, procesamiento y análisis de los cuestionarios; después se realiza un análisis del marco regulatorio del transporte público; la legislación estatal aplicable y el plan de movilidad.

Un cuarto y último capítulo lo conforman las propuestas de política pública que se formulan en el marco del análisis realizado en el capítulo III. Aquí se plantean, entonces, elementos de la necesidad de incorporar la perspectiva de género en las políticas de transporte público, así como el enfoque de derechos humanos en el espacio público de interacción social entre mujeres y hombres. Y después se formulan propuestas en el marco del Plan Estatal 2011-2017. Estas son de carácter rector, estratégicas y de acciones concretas, así como de reformas a la normatividad estatal aplicable.



Gobierno
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Esperamos que este documento cumpla su propósito: que a partir de información sistematizada y analizada expuesta por las mujeres del estado de Puebla, se formulen políticas que les devuelvan un entorno de tránsito seguro, confiable, libre de discriminación y de respeto a sus derechos humanos. Y que el espacio público sea un motor de desarrollo y empoderamiento y no de miedo e inseguridad.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

I. La violencia de género: elementos conceptuales

Antes de iniciar con la conceptualización de los temas centrales que nos permitan adentrarnos en el objetivo de este trabajo, es conveniente precisar la diferencia entre **agresión y violencia**, toda vez que ello permitirá entender algunas acepciones.

Diversos etólogos y estudiosos de la conducta humana refieren que la **agresión** está presente en la mayoría de las especies animales como una respuesta innata ligada a la supervivencia, y los seres humanos, en tanto animales, contamos también con este mecanismo de respuesta.

Desde esta perspectiva, la **violencia** es definida como el uso desnaturalizado de la fuerza; es decir, como la fuerza desconectada del instinto de supervivencia, misma que es descargada contra otros(as), por lo que lastima a quien la recibe. (Teoría de la Violencia Humana, 2006)

La agresión se vuelve comprensible en tanto mecanismo de supervivencia y protección, mientras que la violencia se torna siempre reprochable. Desafortunadamente, en nuestras sociedades, tanto en México como en muchas otras partes del mundo, se ha aprendido a manifestar la agresión a través de conductas violentas. Este aprendizaje no es más que un proceso de socialización.

Así, la socialización es un continuo por el cual mujeres y hombres vamos adoptando, desde el nacimiento, los elementos socioculturales del entorno e integrándolos a la personalidad para adaptarnos y pertenecer. A través de los procesos socializantes, interiorizamos la identidad de género y aprendemos las conductas, los pensamientos y hasta los sentimientos femeninos y masculinos.

En este orden de ideas, hablar de **género** es hablar de un concepto que permite "develar cómo es que cada sociedad y cultura le ha asignado un significado y valor desigual a la diferencia sexual-anatómica-fisiológica (términos del que deriva el concepto de **sexo**) y cómo es que de acuerdo a ésta se ha elaborado un conjunto de ideas, discursos y representaciones que permiten reglamentar y condicionar nuestra conducta" como mujeres y hombres. (Feminismos: Igualdad y Diferencia, 2001)

De esta forma podemos decir que el **género** es el conjunto de rasgos



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

asignados a hombres y mujeres en una sociedad, y que son adquiridos en el proceso de socialización. Son las responsabilidades, pautas de comportamiento, valores, gustos, limitaciones, actividades y expectativas que la cultura asigna en forma diferenciada a hombres y mujeres. Es el modo de ser hombre o de ser mujer en una cultura determinada.

Esta inmersión cotidiana en una multiplicidad de niveles relacionales y socializadores –individual, familiar, comunitario y social, que proporciona la socialización– (Modelo Ecológico del Desarrollo Humano de Bronfenbrenner: 1987), en los cuales crecen mujeres y hombres y en los que se producen distintas expresiones y dinámicas que también contienen las expresiones de violencia, mismas que aprenden y viven mujeres y hombres de forma distinta, y donde las mujeres se ven más vulnerables.

Hay un gran debate acerca de la terminología sobre la violencia contra las mujeres, siendo hoy día la más aceptada universalmente la de **violencia basada en el género (VBG)**. En los países latinoamericanos, la mayoría de las leyes y políticas emplean el término “violencia intrafamiliar” cuando se refieren principalmente a la violencia contra la mujer perpetrada por su pareja.

La Organización Panamericana de la Salud utilizó inicialmente el término “violencia intrafamiliar” en los primeros días de su labor en esta área, pero hoy ha cambiado al de “violencia basada en el género” o “violencia contra las mujeres” para referirse a toda la gama más amplia de actos que comúnmente sufren las mujeres y las niñas, realizados tanto por sus parejas y los miembros de la familia como por individuos ajenos a ellas. En consecuencia, se usarán estos dos términos.

La **violencia basada en el género** o “violencia contra las mujeres” abarca muchos tipos de comportamientos físicos, emocionales y sexuales nocivos para las mujeres y las niñas, que son practicados con más frecuencia por miembros de la familia, pero a veces también por extraños. Esta referencia se encuentra explícita en la Declaración de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer, que a la letra señala:

“...todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, inclusive las amenazas o tales actos, la coacción o privación



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

arbitraria, tanto si se producen en la vida pública o privada"
(Asamblea General de las Naciones Unidas, 1993)

Son diversos los estudios que muestran que la violencia basada en el género es un problema complejo que no puede ser atribuido a una sola causa. Hay factores de riesgo, como el abuso de alcohol y de drogas, la pobreza o el hecho de presenciar o sufrir violencia en la niñez, que contribuyen a la incidencia y a la severidad de la violencia contra las mujeres. Sin embargo, en general es un problema que obedece a múltiples causas, influido por factores sociales, económicos, psicológicos, jurídicos, culturales y biológicos.

Una teoría que permite entender la forma en la que la violencia se enseña, pero sobre todo se expresa, es la ya referida visión **ecológica del desarrollo humano** de Bronfenbrenner.

Esta perspectiva concibe al ambiente como un conjunto de estructuras seriadas y estructuradas en diferentes niveles, cada uno de los cuales contiene al otro. Bronfenbrenner denomina a esos distintos niveles el microsistema, el mesosistema, el exosistema y el macrosistema.

- **Microsistema:** constituye el nivel más inmediato en el que se desarrolla el individuo (usualmente la familia).
- **Mesosistema:** comprende las interrelaciones de dos o más entornos en los que la persona en desarrollo participa activamente.
- **Exosistema:** lo integran contextos más amplios que no incluyen a la persona como sujeto activo.
- **Macrosistema:** lo configuran la cultura y la subcultura en la que se desenvuelve la persona y todos los individuos de su sociedad.

Bronfenbrenner (1987) argumenta que la capacidad de formación de un sistema depende de la existencia de las interconexiones sociales entre ese sistema y otros. Todos los niveles del modelo ecológico propuesto dependen unos de otros y, por lo tanto, se requiere de una participación conjunta de los diferentes contextos y de una comunicación entre ellos.

Esta teoría ecologista permitió construir un Modelo ecológico para el análisis de la violencia, lo que hizo posible visibilizar la forma en que convergen diversas formas y manifestaciones de violencia, tal como

se muestra en el siguiente esquema propuesto por la Organización Mundial de la Salud en su informe 2002 (*World reporto on violence and health, Geneva.WHO. 2002*)



Gráfica 1. Modelo ecológico para análisis de la violencia propuesto por la OMS, 2002

Tomado de: World report on violence and health. Geneva: WHO; 2002.

Como vemos, este análisis sitúa la violencia contra las mujeres en el contexto de la desigualdad relacionada con el género como actos que las mujeres sufren a causa de su posición social subordinada con respecto a los hombres en diferentes niveles de la convivencia humana.

Tradicionalmente las mujeres han aprendido una dinámica pasiva y receptora de la violencia, en tanto a los hombres se les atribuye su manejo o empleo como muestra de virilidad entre otros hombres y, por tanto, de superioridad para con las mujeres. Esta designación de los roles de género y la violencia nos lleva a valorar la necesidad de emplear la perspectiva de género para entender y atender la violencia contra las mujeres.

La **perspectiva de género** es una herramienta teórica-metodológica que nos permite identificar cuáles son las diferencias sexuales que se traducen en inequidades (de acceso, de control de recursos, de capacidad de decisión, de oportunidades, de retribuciones, de reconocimiento), con la intención de ubicar sus raíces, efectos y consecuencias, para que de este modo podamos buscar estrategias específicas que tengan por objetivo revertirlas, lograr una igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, así como mejorar sus condiciones de vida.

En otras palabras, la perspectiva de género nos permite “ver” que las mujeres y los



Gobierno
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

hombres desempeñan distintos roles y responsabilidades, tienen diferentes necesidades e intereses, no cuentan con las mismas oportunidades para acceder a los recursos y beneficios, no tienen acceso total a los espacios donde se toman decisiones y que se construyen relaciones en las que se hace un ejercicio desigual del poder.

Entonces, la perspectiva de género permite entender la violencia y da la posibilidad de superar una vieja dicotomía que paralizaba el análisis: la atribución excluyente de las causas de la violencia, o bien a los instintos del hombre, o bien a la sociedad y sus injusticias; la vieja polémica entre biologicistas y ambientalistas reducida a su expresión más vulgar: el hombre es bueno y la sociedad lo malea, o bien, la sociedad es buena y el hombre es malo por naturaleza.

Los estudios de género están contribuyendo a identificar una cierta violencia que se manifiesta en lo cotidiano de las relaciones, y que, por lo tanto, permanece o ha permanecido invisible. Plantear el problema en todas sus dimensiones implica decir que la violencia basada en el género infiltra los intercambios humanos, está instalada en el corazón de la vida social, como se pudo observar en el modelo ecologista.

En este sentido, la violación a los derechos humanos como actos de violencia basada en el género va desde la violencia sexual hasta la simbólica, desde la que ocurre en el ámbito público hasta el maltrato que sucede en la "intimidad" del hogar, desde el acoso sexual en el lugar de trabajo a la violación de los derechos sexuales y reproductivos en los centros de salud.

La condena a la violencia basada en el género como violación a los Derechos Humanos se sostiene en la convicción de que las relaciones de género son construcciones sociales compartidas por hombres y mujeres y que en el centro de tales construcciones hay una raíz histórica y cultural de desigualdad fundada en la concepción patriarcal que sigue presente hasta nuestros días.

Cada acto de violencia hacia las mujeres pone al descubierto la persistencia de una sociedad jerarquizada, donde la distribución del poder es desigual y el rol de subordinación asignado a las mujeres facilita que éstas sean objeto de violaciones a sus derechos y no sujetos de los mismos, una violencia que se agrava cuando además de ser mujer, se es pobre o indígena o lesbiana o algún otro adjetivo calificativo que nos coloque en el colectivo de "los otros".

La igualdad plena y real no sólo exige la sanción por el Congreso Nacional de las leyes que el sector reclama y reivindica, pues de poco o nada sirven si no hay compromiso al ejercicio real, efectivo e igual de los derechos. Las leyes no solamente reconocen derechos, sino que quienes están designados para velar por su cumplimiento deben, inquebrantablemente, procurar ese ejercicio en igualdad de condiciones.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

II. La violencia comunitaria: definición en el marco jurídico

Los instrumentos internacionales más importantes que tutelan los derechos de las mujeres signados por México son la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW por sus siglas en inglés) y la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (conocida como Convención Belem do Pará, por que se celebró en esta ciudad de Brasil).

Ambos instrumentos son un marco internacional que obliga al Estado Mexicano a generar iniciativas, acciones, leyes, programas que reduzcan las desigualdades de género y generen las posibilidades de acceso a las mujeres a una vida libre de violencia, pero sobre todo a que se generen los mecanismos que logren la igualdad entre mujeres y hombres.

La Convención más importante para el tema que nos ocupa es la Convención Belem do Pará que entre sus principales aportaciones destaca el reconocimiento de la violencia más allá del plano doméstico y la condena de todas sus manifestaciones.

En el caso de México, tras suscribir y ratificar esta Convención, el gobierno reconoció que la violencia contra las mujeres es una de las manifestaciones de la desigualdad entre hombres y mujeres, y que los actos de violencia atentan y obstaculizan el ejercicio de sus derechos fundamentales, como el derecho a la vida, a la salud, a la educación, a la integridad física, entre otros.

Su adopción representó la oportunidad para que los Estados Parte asumieran obligaciones encaminadas a la adopción de medidas legislativas, administrativas y programáticas, cuyo principal objetivo estaría dirigido al fomento del conocimiento y la observancia del derecho que toda mujer tiene de acceder a una Vida Libre de Violencia, así como a ser educada libre de patrones estereotipados basados en principios de inferioridad o subordinación frente a los hombres. La Convención establece que:

1. Toda mujer tiene derecho a una Vida Libre de Violencia, tanto en el ámbito público como en el privado¹ .
2. El derecho de toda mujer a una Vida Libre de Violencia incluye, entre otros² :

1 Artículo 3

2 Artículo 6



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

- ▶▶ El derecho de la mujer a ser libre de toda forma de discriminación, y
 - ▶▶ El derecho de la mujer a ser valorada y educada libre de patrones estereotipados de comportamiento y prácticas sociales y culturales basadas en conceptos de inferioridad o subordinación.
3. Los Estados Partes convienen en adoptar, en forma progresiva, medidas específicas, inclusive programas para ³:
- ▶▶ Fomentar el conocimiento y la observancia del derecho de la mujer a una Vida Libre de Violencia, y el derecho de la mujer a que se respeten y protejan sus Derechos Humanos;

Por otro lado, las leyes nacionales son un marco de actuación jurídica que ha permitido que se generen programas, proyectos, leyes en esta materia. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; las Leyes para la Protección de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes; la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación; La Norma Oficial Mexicana NOM-046-SSA2-2005 de violencia familiar, sexual y contra las mujeres; La Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, así como la creación de la ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia creada en 2007, todos son instrumentos jurídicos que amparan la actuación de los organismos públicos para disminuir la violencia contra las mujeres.

El documento jurídico que define la violencia contra las mujeres, sus tipos y modalidades es la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia la cual establece que la violencia

Esta Ley tiene como propósito establecer un marco para coordinar acciones entre los tres niveles de gobierno, a fin de garantizar que las mujeres accedan a una Vida Libre de Violencia. Los principios rectores de esta Ley son: la igualdad jurídica de mujeres y hombres, el respeto a la dignidad de las mujeres, la no discriminación y la libertad de las mujeres.

Esta Ley define los tipos de violencia: física, psicológica, patrimonial, económica y sexual, y sus modalidades: familiar, laboral, docente, comunitaria, institucional y feminicida, definiciones que han sido indispensables para establecer los ejes de las políticas públicas en esta materia.

También establece que todas las medidas que de ella se deriven deberán garantizar la prevención, la atención, la sanción y la erradicación de todos los tipos de violencia contra las mujeres, promover su desarrollo integral y su plena

³ Artículo 8



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

participación en todas las esferas de la vida.

A nivel estatal, la Ley para el acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Puebla, establece en el capítulo II, Artículo 8. *Del Poder Público que el "Estado adoptará las medidas y acciones necesarias para ejecutar e instrumentar las políticas públicas correspondientes, para efecto de prevenir, atender, sancionar y erradicar cualquier tipo y modalidad de violencia"*.

En el **ARTÍCULO 9** se señalan las medidas específicas y los programas relativos (que) se adoptarán en forma progresiva para contribuir a:

I.- Fomentar el conocimiento y la observancia del derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, así como el respeto y protección a sus derechos fundamentales;

II.- Modificar los patrones socioculturales de conducta de mujeres y hombres; incluyendo el diseño de programas de educación formales y no formales apropiados a todo nivel del proceso educativo, para contrarrestar prejuicios, costumbres y cualquier tipo de prácticas que se basen en la premisa de la inferioridad o superioridad de cualquiera de los géneros, o en roles con estereotipos para la mujer y el hombre que originan o exacerban la violencia contra las mujeres;

III.- Fomentar la educación y capacitación del personal a cuyo cargo esté la aplicación de las políticas y normas de atención, prevención, sanción y eliminación de la violencia contra las mujeres, en los diversos ámbitos de competencia de los Poderes;

IV.- Vigilar y fortalecer el correcto funcionamiento de los servicios especializados para la atención de las mujeres que hayan vivido situaciones de violencia;

V.- Fomentar y apoyar programas de educación de los sectores público y privado destinados a sensibilizar a la sociedad sobre los problemas relacionados con la violencia contra las mujeres y los recursos legales correspondientes;

VI.- Favorecer la instalación y mantenimiento de Instituciones públicas o privadas encargadas de la atención para las ofendidas por violencia, donde se presten servicios especializados;

VII.- Sugerir que los medios de comunicación elaboren directrices adecuadas de difusión que contribuyan a visualizar y erradicar la violencia contra las mujeres en todos sus tipos y modalidades, y a fomentar el respeto a la dignidad de las mujeres; y



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

VIII.- Promover la investigación, elaboración, recopilación, compilación, procesamiento y sistematización de estadísticas y demás información respecto a las causas, consecuencias y frecuencia de la violencia contra las mujeres, con el fin de evaluar la eficacia de las medidas de prevención, atención, sanción y eliminación de la violencia contra las mujeres.

Otras Definiciones en el marco de la Legislación

La Ley para el acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Puebla, también propone un marco conceptual respecto a los tipos y modalidades que en se manifiesta la violencia de género, por tipos de violencia entenderemos los actos por acción u omisión que ocasionan daño o sufrimiento a las mujeres ya sea física, sexual, psicológica, económica o patrimonialmente. En cuanto a las modalidades se refiere a los ámbitos donde ocurren estos actos, de acuerdo a la Ley de referencia, estos son: familiar, laboral o docente, en la comunidad e institucional.

Para efectos de este documento, presentamos la descripción de los tipos de violencia contemplados en la ley y nos referiremos únicamente a dos ámbitos, el comunitario e institucional, dado que los actos de violencia que se gestan en torno al transporte público y éste concurre en el ámbito comunitario(espacio público); en el caso de la violencia institucional debido a que la inacción del Estado puede poner en riesgo de violencia a las mujeres, tal como su propia descripción establece.

Tipos de violencia

Los tipos de violencia contra las mujeres son:

I. VIOLENCIA FÍSICA	II. VIOLENCIA PSICOLÓGICA
<p>Todo acto que cause daño no accidental, por medio del empleo de la fuerza física, algún tipo de arma, objeto o sustancia que pueda provocar o no lesiones internas, externas, o ambas;</p>	<p>Es cualquier acto u omisión que dañe la estabilidad psicológica de la mujer, puede consistir en negligencia, abandono, descuido reiterado, insultos, gritos, humillaciones, marginación y/ o restricción a la autodeterminación, las cuales conllevan a la mujer a la depresión, aislamiento, desvalorización o anulación de su autoestima e incluso al suicidio;</p>



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

<p>III. VIOLENCIA ECONÓMICA</p>	<p>IV. VIOLENCIA PATRIMONIAL</p>
<p>Es toda acción u omisión de cualquier persona que afecte la supervivencia económica de la mujer. Se manifiesta a través de limitaciones encaminadas a controlar el ingreso de sus percepciones económicas, así como la percepción de un salario menor por igual trabajo, dentro de un mismo centro laboral.</p>	<p>Es cualquier acto u omisión que afecta la supervivencia de la mujer. Se manifiesta en la sustracción, retención, destrucción o transformación de bienes, derechos u obligaciones o cualquier otro tipo de documentos comunes o propios de la ofendida destinados a satisfacer sus necesidades.</p>
<p>V. VIOLENCIA SEXUAL</p>	<p>VI. OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA</p>
<p>Es cualquier acto que dañe o lesiona el cuerpo y/o sexualidad de la mujer, por tanto atenta contra su integridad física, libertad o dignidad; y</p>	<p>Cualquier otra forma que por acción u omisión, tiendan a lesionar o sean susceptibles de dañar la integridad, libertad o dignidad de las mujeres.</p>

Modalidades de violencia contra las mujeres

Para efectos de este diagnóstico, presentamos el ámbito referido a violencia en la comunidad e institucional:

<p>I. VIOLENCIA EN LA COMUNIDAD</p>
<p>Artículo 17. Violencia contra la mujer en la comunidad consiste en los actos individuales o colectivos tendientes a transgredir sus derechos fundamentales, que tienen como fin denigrar, discriminar, marginar o excluir las de cualquier ámbito en el que se desarrollen.</p> <p>Artículo 18. El Estado garantizará a las mujeres la erradicación de la violencia en la comunidad por medio de:</p> <p>El impulso de la educación libre de estereotipos, evitando los privilegios de sexos o de individuos y la información de alerta sobre el estado de riesgo que enfrentan las mujeres en una sociedad desigual y discriminatoria;</p> <p>La instrumentación de un sistema de atención, protección y defensa para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres; y</p> <p>El diseño de un centro de datos respecto a las órdenes de protección y de las personas sujetas a ellas, para realizar las acciones de política criminal que correspondan y faciliten el intercambio de información entre las distintas instancias y órdenes de gobierno.</p>



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

II. VIOLENCIA INSTITUCIONAL

Artículo 19.- Violencia contra las mujeres en el ámbito institucional son los actos u omisiones de las y/o los servidores públicos del Estado o de los Municipios que discriminen o tiendan a impedir el goce y ejercicio pleno de los derechos fundamentales de las mujeres, así como su acceso a políticas públicas destinadas a prevenir, atender, investigar, sancionar y erradicar los diferentes tipos de violencia.

ARTÍCULO 20.- El Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, proporcionarán la capacitación a las y/o los servidores públicos, a fin de que en el ejercicio de sus funciones aseguren el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia.

ARTÍCULO 21.- El Estado y los Municipios promoverán las acciones conducentes para prevenir, atender, investigar y sancionar las conductas violentas cometidas por servidoras o servidores públicos en contra de las mujeres y en su caso, a reparar el daño, de conformidad con lo dispuesto por el ordenamiento legal aplicable.

De la revisión del primer concepto, podemos apreciar que en cuanto a la violencia comunitaria, la Ley de Acceso Estatal, redactada de forma similar a la Ley General, no describe exactamente el ámbito de concurrencia que teóricamente se ha identificado con los espacios públicos, asimismo, al limitar las consecuencias de los actos en contra de las mujeres respecto a la discriminación, marginación, exclusión o denigración, deja fuera de ello precisamente la violencia que puede tener consecuencias mayores a las citadas.

Para comprender cómo se ha categorizado esta modalidad de violencia a nivel Regional, recurrimos a la Convención Belém do Pará:

Art. 2 La violencia contra la mujer incluye la violencia física, sexual y psicológica:

b. que tenga lugar en la comunidad y sea perpetrada por cualquier persona y que comprende, entre otros, violación, abuso sexual, tortura, trata de personas, prostitución forzada, secuestro y acoso sexual en el lugar de trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud o cualquier otro lugar,...

De lo anterior podemos inferir que la violencia en la comunidad comprende además de aquella que ocurre en el ámbito doméstico, la que se presenta en cualquier espacio público, de uso común, como calles, parques, deportivos, transporte público, barrios, libre tránsito, lotes



Gobierno
Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

baldíos, fraccionamientos, edificios públicos como cines, teatros, oficinas, etcétera.

Efectivamente constituye un impedimento para el libre ejercicio de los derechos de las mujeres que puede repercutir en discriminación, marginación, exclusión, denigración y que tiene consecuencias en la salud física, psicológica o sexual de quien es víctima de esta forma de violencia por el hecho de ser mujer.

Respecto a la violencia institucional, para efectos de este documento hacemos referencia a esta modalidad en tanto que como observamos, este concepto incluye la comisión por omisión de las y los funcionarios que impida el ejercicio pleno de los derechos humanos a las mujeres, entendido como tal el vivir una vida libre de violencia, se colige que el no implementar políticas públicas para prevenir, atender y sancionar la violencia de género constituye en si misma una forma violencia contra mujeres y niñas lo que se traduce en violaciones a los derechos fundamentales.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

III. Diagnóstico en el transporte público de la zona conurbada del estado de Puebla.

III.1 Objetivo

De acuerdo a los datos de la ENDIREH 2006, una de las modalidades de mayor prevalencia en la entidad es la violencia comunitaria (seguida de la violencia en el ámbito familiar) con 38.8%. Estos datos se han confrontado con los obtenidos en el *Estudio de percepción sobre la Problemática de las Mujeres en el Estado de Puebla, Análisis por Regiones del Estado de Puebla, Algunos datos y cruces para el análisis de las condiciones de vida*, que refieren que otro de los espacios donde las mujeres viven violencias de mayor incidencia es en el transporte público. En este documento las mujeres señalaron este espacio como inseguro, principalmente en la Región de Puebla (64%), como se observa este alto porcentaje es un indicador que permite observar que las mujeres usuarias de transporte no se sienten seguras.

Aunado a lo anterior, la presente administración ha puesto en marcha el *Primer Corredor Troncal del Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puebla* en el marco de lo que denomina El Plan De Movilidad De Puebla que tiene como propósito desarrollar *"proyectos y actividades dirigidas a (la) población, que les permita contar con un servicio público de transporte digno, amable y seguro"*.⁴

Para cumplir con lo anterior, a partir del *Diagnóstico para analizar las situaciones que viven las mujeres en el transporte*, particularmente aquellas que puedan conformar actos de violencia de género, y con el enfoque del *Modelo Ecológico para una vida libre de violencia de género en Ciudades Seguras*, el Instituto Poblano de las Mujeres propondrá una serie de acciones de política pública para la prevención, atención y sanción de las violencias contra las mujeres en el ámbito comunitario.

La comunitaria es una modalidad de violencia que viven las mujeres por su condición de género. La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia señala que se refiere a "los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público". (LGAMVLV: 2007: 57)

A nivel nacional, de acuerdo con los Datos de la Encuesta Nacional sobre la

⁴ Fuente: ruta.puebla.gob.mx



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2006, el 40% de las mujeres vivían violencia comunitaria en los espacios públicos (calle, mercado, transporte, cine, iglesia, tienda, hospital, etcétera); de este porcentaje 42% ha padecido violencia sexual y 92% intimidación.

El transporte público es un espacio de la vida cotidiana donde se expresa la discriminación, el abuso y la violencia contra las mujeres, aunque no el único. La inseguridad en la calle se expresa de diferentes maneras y las afecta justamente por su condición de género, por la costumbre sexista de considerar al cuerpo de las mujeres como un espacio público del que se puede disponer. Así la violencia sexual (sin dejar de lado la violencia psicológica, física o económica) es una de las formas que viven las mujeres en el ámbito público.

Los procesos económicos y sociales han contribuido a que las mujeres salgan al espacio público y con más frecuencia hagan uso de él sin grandes cambios en lo que hace a la desigualdad de género del espacio privado. La connotación sexista y los roles socialmente asignados se siguen reproduciendo en uno y otro espacio y, en este sentido, la cosificación de las mujeres, hace que la violencia de género se traslade a los diversos espacios de convivencia y uso social, como es el caso del transporte público.

En el ámbito estatal, la ENDIREH 2006 revela que una de las modalidades de mayor prevalencia en la entidad es la violencia comunitaria⁵ (seguida de la violencia en el ámbito familiar) con el 38.8%. De acuerdo al estudio realizado en 2011 por el Instituto Poblano de las Mujeres, denominado *Análisis por regiones del estado de Puebla, algunos datos y cruces para el análisis de las condiciones de vida de las mujeres*, revela información que complementa lo que arroja la Encuesta sobre la percepción de las mujeres de la violencia en el transporte público. De acuerdo a este documento las mujeres refirieron estos espacios como inseguros, principalmente en la Región de Puebla (64%), este alto porcentaje es un indicador que permite observar que las mujeres usuarias de transporte no se sienten seguras.

En virtud de lo anterior, es necesario generar información para el diseño de políticas públicas que permitan reducir situaciones que ponen en riesgo la vida e integridad física, sexual y psicológica de las mujeres que utilizan el transporte público, retomando el Modelo Ecológico para una vida libre de violencia de género, en el diseño de estas propuestas que permitan poner en marcha estra

5 Que la Ley para el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Estado de Puebla en su art. 17 define como "los actos individuales o colectivos tendientes a transgredir sus derechos fundamentales, que tienen como fin denigrar, discriminar, marginar o excluir las de cualquier ámbito en el que se desarrollen".



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

tegias eficaces para la prevención y atención de la violencia comunitaria en el transporte público.

Bajo este enfoque se presenta el proyecto presente con la finalidad de realizar un diagnóstico que dé cuenta de la prevalencia de la violencia comunitaria y de los tipos de violencia que viven las mujeres usuarias del transporte Bicentenario del Gobierno Estatal en el área metropolitana de Puebla, así como propuestas para incorporar la perspectiva de género en los servicios del Metrobús que se pondrá en operación durante el presente año; lo mismo para generar políticas públicas asertivas para contribuir a la reducción de la violencia contra la mujeres en el transporte público.

Garantizar el ejercicio de los derechos humanos de las personas implica necesariamente su difusión. Sin embargo, esto sólo puede ser factible si se atiende a los principios de accesibilidad y especificidad, es decir, la información debe presentarse de manera clara, sencilla, concisa, que permita la comprensión de cada uno de los conceptos.

Por otra parte, si bien es cierto que todas las personas tenemos todos los derechos, en Instrumentos Internacionales se prevé la existencia de determinados derechos que se atribuyen a sectores de la población por situaciones y condiciones específicas, ya sea por condiciones de sexo, edad, tránsito, entre otras causas.

En otro orden de ideas, de acuerdo a múltiples estudios relativos a las razones por las cuales las mujeres no acuden a solicitar apoyo en caso de vivir situaciones de violencia, se ha descubierto que una razón preponderante se refiere al desconocimiento sobre los servicios que ofrecen las dependencias estatales para su atención, principalmente en caso de ser víctimas de violencia de género.

Por lo anterior siendo el Instituto Poblano de las Mujeres la instancia responsable de la instrumentación de políticas públicas con enfoque de derechos humanos de las mujeres en Puebla, es indispensable que cuente con herramientas que faciliten la promoción, difusión y sobre todo la comprensión de los derechos de diversos sectores de la población femenina atendiendo a sus necesidades específicas, por lo que se propone la elaboración de herramientas didácticas que favorezcan el conocimiento de los derechos humanos de sectores específicos de esta población, así como la realización de guías de información en caso de violencia de género que proporcionen orientación adecuada a las mujeres sobre las dependencias donde pueden acudir en caso de encontrarse en una situación de violencia.



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Objetivo General

GENERAR información cualitativa y cuantitativa, respecto a las manifestaciones de violencia que viven las mujeres en el transporte público, que permita a la Secretaría de Transportes de Puebla y al Instituto Poblano de las Mujeres diseñar, implementar y evaluar políticas públicas que reduzcan la violencia comunitaria contra las mujeres en ese espacio.

Objetivos Específicos

REALIZAR un diagnóstico sobre la prevalencia y tipos de violencia comunitaria que viven las mujeres en el servicio de transporte público en los municipios donde se están implementando acciones para eficientar estos servicios: Puebla; San Andrés y Amozoc.

GENERAR un documento de política pública que incorpore el enfoque de Ciudades Seguras con perspectiva de género, para contribuir a la reducción de la violencia contra las mujeres en el transporte público con base en los resultados del Diagnóstico.

Resultados esperados

REALIZAR propuestas de políticas públicas que incorporen un enfoque de Derechos Humanos y perspectiva de género con base en un diagnóstico sobre las necesidades prácticas de las mujeres relativas a reducir la violencia de género en el ámbito comunitario, a fin de coadyuvar con la Secretaría de transportes de Puebla y el Instituto Poblano de las Mujeres para generar ambientes seguros para las mujeres poblanas en el transporte público.

III.2 Metodología

PARA llevar a cabo el proyecto se presentó al Instituto Poblano de las Mujeres la metodología para el desarrollo del mismo, la cual consistió en las siguientes etapas:

Trabajo de Gabinete

Dentro de las actividades de gabinete, comprendieron la revisión documental conceptual y metodológica para determinar el método adecuado para el levantamiento de la información, los ítem que comprendería el instrumento de encuesta, de acuerdo a las necesidades de información del IPM acorde al proyecto presentado.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Asimismo, se realizó la investigación de estadísticas, situación actual del transporte público en el municipio de Puebla y municipios conurbados, así como la información respecto al proyecto de la actual administración *Primer Corredor Troncal del Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puebla*, así se determinaron los lugares o puntos donde se levantó la muestra.

Diseño del instrumento

De acuerdo a la Metodología propuesta en el proyecto, se llevó a cabo un estudio de opinión mediante una selección aleatoria simple, para que así, todos los elementos de la población tuvieran la misma probabilidad de ser elegidos como parte de la muestra.

Así, la población objetivo fueron usuarias del transporte público de los municipios de Puebla, San Andrés Cholula y Amozoc, que tienen una edad mínima de 15 años.

Toda vez que la población en estudio se encuentra desplazándose (en tránsito), se implementó un cuestionario que pudiera aplicarse en un máximo de tres minutos, por lo cual cada opción de respuesta fue cerrada, considerado, asimismo, el que cada pregunta con sus opciones de respuestas estuvieran sujetos a un lenguaje claro y sencillo, que permitiera su fácil entendimiento, cuidando en todo momento el que no se utilicen frases que puedan llegar a condicionar las respuestas. (CUESTIONARIO ANEXO 1)

En cuanto al contenido del cuestionario, se determinó que este permitiría establecer:

El perfil de la encuestada, a partir de ítems básicos: edad, escolaridad, ocupación o empleo actual

Municipios de residencia a fin de contemplar la metodología de la selección de la muestra

Uso de transporte público

Percepción de Seguridad en el transporte público

Tipos en que se manifiesta la violencia contra las mujeres y frecuencia

Identificación de manifestaciones de violencia

Denuncia de actos de violencia



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

En lo que respecta a la aplicación de la encuesta se realizó mediante una entrevista demoscópica (cara a cara estandarizada), mediante la formulación de un instrumento de encuesta (cuestionario) mismo que fue aplicado por la persona que encueste formulando las preguntas sin inducción de respuesta.

Se seleccionó este método debido a las ventajas que ofrece respecto al levantamiento de la información, posibilidad de aplicarlo ampliamente, facilidad en la cuantificación de datos y por ende en el análisis de los mismos mediante procedimientos estadísticos, existe neutralidad entre quien investiga y el objeto de estudio, se puede repetir de manera estandarizada(Heineman:110).

Toda vez que la población en estudio se encuentra desplazándose (en tránsito), se implementó un cuestionario que pudiera aplicarse en un máximo de cinco minutos, por lo cual cada opción de respuesta fue cerrada.

En este punto está considerado, asimismo, el que cada pregunta con sus opciones de respuestas estén sujetos a un lenguaje claro y sencillo, que permita su fácil entendimiento. Asimismo, se cuidó en todo momento el que no se utilizaran frases que pudieran llegar a condicionar las respuestas.

Metodología del diseño del muestreo

Realizar estudios cuantitativos de opinión pública a poblaciones que están en tránsito genera una alta complejidad en las investigaciones, toda vez que al estar en movimiento las y los ciudadanos, la presencia de la población a investigar varía conforme a los días y horarios por lo que el Universo es impreciso, es por ello que con la finalidad de alcanzar los objetivos planeados, se ha decidido elaborar un estudio de opinión mediante una selección aleatoria simple, para que así, todos los elementos de la población tengan la misma probabilidad de ser elegidos como parte de la muestra.

Población Objetivo

Usuaris del transporte público de los municipios de Puebla, San Andrés Cholula y Amozoc, que tienen una edad mínima de 15 años.

Tamaño de la Muestra

El tamaño de la muestra está condicionado por los objetivos del estudio,



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

que determinan su diseño, las variables a considerar y el método planteado. Así, el tamaño muestral correspondiente a un muestreo aleatorio simple se ha establecido a partir de la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 pq N}{NE^2 + Z^2 pq}$$

Donde:

- n: tamaño de la muestra;
- Z: nivel de confianza;
- p: variabilidad positiva;
- q: variabilidad negativa;
- N: tamaño de la población;
- E: precisión o el error.

Calculo del tamaño de la muestra

Conforme al Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en los municipios de Puebla, San Andrés Cholula y Amozoc, viven 909,122 mujeres. Ya que la presente investigación pretende contar con una confianza del 95⁶ por ciento y un margen de error del 4%, al calcular la muestra se obtiene que:

$$n = \frac{(1.96^2) (.5) (.5) (909122)}{(909122)(0.04^2)+(1.96^2)(.5)(.5)} = \frac{873120.769}{1464.64682} = 596.130587$$

$$n = 597$$

Selección de la muestra

Como ya se comentó, al estar la población en movimiento surge la dificultad en cuanto a la selección de los casos, debido a la imperiosa necesidad de mantener la representatividad de los mismos. Es por ello que para que la investigación alcance sus objetivos se determinó hacer un análisis de los tres municipios para detectar: principales avenidas donde circula el transporte público; puntos de

6 Para alcanzar una confianza del 95% se ha retomado la tabla de Gauss, la cual indica que el valor a utilizar en lugar de Z es el 1.96

mayor afluencia de usuarios de este transporte; días y horarios en los que hay mayor afluencia de usuarios.

Representatividad Municipal:

Una vez acordados los municipios que incluirían el diagnóstico de transporte público siendo estos: Puebla, San Andrés Cholula y Amozoc, se determinó mantener la representatividad municipal⁷ en lo referente a las mujeres que habitan en los tres municipios.

Así, la forma en la que se realizará el estudio fue:

Municipio	Muestra	Puntos de mayor afluencia de usuarios/as	Días y horarios en los que hay mayor afluencia de usuarios/as
Puebla	539	32	Lunes a Sábado 8:00 a 11:00 y 17:00 a 19:00hrs
Amozoc	33	2	Lunes a Sábado 8:00 a 11:00 y 17:00 a 19:00hrs
San Andrés Cholula	33	2	Lunes a Sábado 8:00 a 11:00 y 17:00 a 19:00hrs
Total	605	36	

Tabla 1. Representatividad Municipal. Elaboración propia

Aleatoriedad

Con la intención de mantener la precisión del presente estudio de investigación y con ello cuantificar las opiniones de la población objetivo, se procesó una tabla de números aleatorios⁸, la cual servirá de guía para la selección de casos.

7 Como fue señalado en el cálculo de la muestra, en los municipios de Amozoc, Puebla y San Andrés Cholula habitan 909,122 mujeres, de las cuales 51,866 viven en el primer municipio; 805,467 en el segundo; mientras que 51,789 en el tercero. Con estos indicadores se determinó que para el caso de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula el porcentaje de cuestionarios sería del 5.7% para cada uno, mientras que para Puebla, equivaldría al 88.6%.

8 Cada encuestadora usará esta tabla de números aleatorios para seleccionar los casos a entrevistar. Así, una vez que haya generado una entrevista exitosa contará x (que equivale al número aleatorio siguiente de la tabla) para seleccionar su siguiente caso, dentro de la población objetivo (mujeres usuarias del transporte público, de más de 15 años de edad). Para llevar un conteo preciso, cada encuestadora tendrá en su poder un contador.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
A	23	19	22	19	4	21	6	11	20	6
B	24	8	14	4	9	11	15	8	7	10
C	11	19	11	13	10	4	9	10	19	11
D	14	7	24	22	13	20	24	7	21	24
E	6	22	10	16	13	7	18	24	20	4
F	17	10	17	9	7	19	7	16	22	17
G	4	10	20	24	7	5	20	19	9	21
H	22	14	9	13	8	4	10	10	6	4
I	12	24	23	23	10	4	22	24	10	6
J	22	10	17	16	9	9	19	19	12	15
K	6	19	15	22	11	4	23	8	5	20
L	15	20	6	19	16	4	23	17	7	11
M	6	7	17	7	7	17	8	16	6	9
N	17	23	13	23	5	16	18	21	24	7
Ñ	8	18	5	10	20	6	9	21	7	4
O	10	9	18	5	5	24	13	14	18	4
P	9	9	4	8	4	7	4	24	19	13
Q	16	24	21	8	7	14	10	21	7	14
R	4	8	11	7	9	7	7	8	19	12
S	16	22	10	6	11	18	20	13	4	22

Tabla 2. Tabla de números aleatorios. Elaboración propia

Lugares de levantamiento de encuesta

La aplicación del cuestionario se realizó en Puebla, San Andrés Cholula y Amozoc, los lugares de aplicación coincidieron con los lugares donde se ubicarán los 36 paraderos de autobuses del circuito Bicentenario, acorde al *Primer Corredor Troncal del Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puebla*, conforme lo solicitó el Instituto Poblano de las Mujeres:

1. Camino Real a Cholula: Sobre la vialidad: Federal Atlixco Calles cercanas al paradero: Francisco Villa y Calzada Colorines
2. Camino Real a Morillotla: Sobre la vialidad: Federal Atlixco Calles cercanas al paradero: Ramón Ibarra
3. Carmen Serdán: Sobre la vialidad: Federal Atlixco Calles cercanas al paradero: Carmen Serdán y Del Puente



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

4. Plaza Magestic: Sobre la vialidad: Federal Atlixco Calles cercanas al paradero: De la Concepción y Lateral del Niño Poblano
5. Plaza Frey: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: 43 "B" Sur y 43 "A" Sur
6. Fresnos: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: Almendral y Sauces
7. Plaza el Triángulo: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: Juan Pablo II ó Av. 39 Poniente
8. Marriot: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: 31 Poniente ó Esteban de Antuñano
9. Telmex: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: Priv. 25 Poniente y 25 Poniente ó Revolución
10. Seguro Social del sur: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: 17 Poniente y 33 Sur
11. Hermanos Serdán: Sobre la vialidad: Blvr. Atlixco Calles cercanas al paradero: 6 Poniente y Blvr. Norte
12. San Alejandro: Sobre la vialidad: 10 Poniente
13. Diagonal: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: 10 Poniente
14. CFE Diagonal: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Rafael Ramírez y 15 de Mayo
15. Lázaro Cárdenas: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: 22 Poniente A y 22 Poniente B
16. Barrio de Santa Ana: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: 2DA Privada de 13 Norte
17. 11 Norte: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: 38 Poniente
18. Iglesia del Rayo: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: 9 Norte y 44 Poniente
19. China Poblana: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

- paradero: Blvrd. Héroes del 5 de Mayo
20. Lavaderos: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Gabino Barreda y Diag. Santuario
 21. Plaza: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Gral. Porfirio Díaz y Francisco I. Madero
 22. Plaza Loreto: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Calzada Gral. Ignacio Zaragoza
 23. Fuertes de Guadalupe: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Paso de las Fuentes y Acueducto
 24. Tecnológico: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Obrero Campesina ó Libredo Rivera
 25. U. H. Mov. Campesino: Sobre la vialidad: Diagonal Defensores Calles cercanas al paradero: Del Trabajo y Priv. Pez Vela
 26. 18 de Noviembre: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril
 27. UTP: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: Bambú y Los Laureles
 28. A Resurrección: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril
 29. Rivera: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: De las Torres y San Antonio
 30. San Antonio Abad: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: 16 de Septiembre y Arboledas
 31. COBACH U 14: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: Arboledas y Avenida México
 32. Los Capulines: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: 11 "A"
 33. Bosques del Pilar 1: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: Boulevard Apulco
 34. Bosques del Pilar 2: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: El Pilar

35. Santa Margarita: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: San Carlos y San Valentín

36. Bosques de Amalucan: Sobre la vialidad: Vías del ferrocarril Calles cercanas al paradero: San Alfonso y Los Pinos

Trabajo de Campo

La etapa de Trabajo en campo consistió en la realización de tres actividades:

Capacitación a encuestadoras

Prueba piloto del instrumento

Aplicación del cuestionario

Así el desarrollo de las mismas de manera breve fue de la siguiente manera:

Capacitación a encuestadoras

Para una aplicación adecuada del instrumento de encuesta y la coordinación de las actividades de levantamiento de la información, se realizó una capacitación dirigida a las encuestadoras para detallar la logística, explicar la metodología para el levantamiento, asignar puntos y horarios de levantamiento de información, enlace con el Coordinador de encuestadoras, programación de entrega de materiales y viáticos. Esta capacitación y reunión de trabajo se llevó a cabo en la Ciudad de Puebla el 8 y 10 de septiembre de 2012.

Para este curso, previamente se elaboró la Guía para el llenado del Cuestionario de Encuesta, cuyo objetivo fue facilitar el llenado del Cuestionario a las encuestadoras y agilizar los tiempos de aplicación.



Imagen 1. Curso de capacitación

Asimismo, se informó a las encuestadoras que la información proporcionada durante la capacitación y levantamiento de información no puede ser revelada y que los instrumentos utilizados son propiedad del Instituto Poblano de las Mujeres.

De acuerdo a la Metodología, sólo



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

participaron mujeres en virtud de la temática a abordar, para generar mayor empatía entre las entrevistadas y encuestadoras. Se explicó el objetivo del estudio, las recomendaciones para obtener mejor información, las precauciones que se deben tomar en este tipo de ejercicios, refuerzo de los conceptos de género, violencia, etc. y se expuso el instrumento, así como la metodología. Como parte de las actividades se les pidió llenar una encuesta como usuarias del transporte público para verificar su comprensión. Posteriormente se llevó a cabo la segunda sesión de capacitación, durante esta reunión de trabajo se analizó cada rubro del cuestionario a fin de explicar las posibles respuestas a cada ítem, así como la forma de llenado, asimismo se expusieron explícitamente cada uno de los puntos de la encuesta a fin que las encuestadoras tuvieran la claridad en los conceptos del cuestionario.

Prueba Piloto

Para la adecuada aplicación del cuestionario, previamente se levantaron 10 encuestas ello permitió medir el nivel de comprensión en las preguntas formuladas, las posibles respuestas, el tiempo de aplicación, lo que nos llevó a reformular algunos ítems que facilitarían el levantamiento de la información. En el caso de estas encuestas, no se ven reflejadas en la base de datos.

Aplicación del Cuestionario

Posterior a la capacitación el día 10 de septiembre inició el levantamiento de información en los puntos señalados, a continuación se presenta el informe correspondiente.

Entre el lunes 10 y el viernes 14 de septiembre del 2012 se realizó el levantamiento de 605 encuestas a mujeres usuarias del transporte público a lo largo de la que será la ruta del Metrobús de la ciudad de Puebla, con el objetivo de conocer las principales manifestaciones de violencia de género que enfrentan en el transporte público.

Aspectos de análisis encontrados en el levantamiento

Algunas mujeres preguntaron a las encuestadoras en dónde podían denunciar los casos de acoso y violencia en el transporte público por lo que se dio la dirección y el teléfono del Instituto para que ahí pidieran orientación

Tanto las encuestadoras como las encuestadas manifestaron que era positivo que con experiencias como esta se concientizara a los usuarios del transporte público de que existe el problema, de su gravedad y de que debe ser atendido.



Gobierno
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

También se manifestó una opinión generalizada de la necesidad de denunciar, aunque acompañada por la percepción de desconfianza hacia las autoridades, hacia los procedimientos judiciales y con la opinión de que al final las denuncias no sirven de nada.

Dada la población objetivo de la encuesta, se enfrentaron dificultades porque la gente se encuentra en tránsito hacia sus lugares de trabajo, estudio y otras ocupaciones, muchas veces no se detienen o cortan con la encuesta si llega el transporte. Estos aspectos dificultaron el levantamiento.

Las encuestadoras manifestaron que percibieron pena y/o desconfianza en muchas mujeres, por lo que contestaban que no les había sucedido situaciones como las que se preguntaban, pero tenían una actitud y un gesto de que sí lo habían padecido y no querían hablar de ello.

Asimismo, las encuestadoras reportaron en general una mayor facilidad en abordar los temas de la encuesta con gente joven y mayor dificultad con gente de mayor edad.

Procesamiento de la información y gráficas de salida

Una vez obtenida la información, se llevó a cabo la captura de la información obtenida de los 605 cuestionarios, conforme a la base de datos elaborada y se generaron las gráficas de salida con los diferentes cruces que establece la metodología para la conformación de datos y dar pie al análisis de los resultados, y posteriormente construir las propuestas de política pública, conforme al proyecto autorizado.

III.3 Resultados del Diagnóstico

Diagnóstico

En este apartado se presentan los resultados del diagnóstico.

Perfil de la población entrevistada

Edad

Estudios concluidos

Ocupación actual

Municipio de residencia

1. Edad de las usuarias

De acuerdo a la encuesta aplicada, son las usuarias entre 20 y 24 años (27%) las que mayormente hacen uso del transporte. Le siguen con 18% las que tienen entre 15 y 19 años. Es decir, hay una importante población joven que hace uso de este medio de transporte, poco menos de la mitad de la muestra (45%) y que va de los 15 a los 24 años de edad. El 50% restante lo componen quienes tienen entre 25 y 29 años (14%); 30 a 34 años y 45 o más (con 12% para cada rango); 9% tiene entre 35 y 39 años y, finalmente, las de 40 a 44 años con 8%.

Rango de edad	Recuento	%
15 a 19	111	18%
20 a 24	165	27%
25 a 29	87	14%
30 a 34	69	11%
35 a 39	55	9%
40 a 44	45	7%
45 o más	72	12%
Total	604	100%

Tabla 3. Edad de usuarias. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

2. Estudios concluidos

De acuerdo a la gráfica que mostramos a continuación, 43% de las usuarias tienen la preparatoria concluida. Es decir, es una población con un grado de estudios medio superior. Le siguen en porcentaje con un 20% quienes tienen la secundaria concluida y 18% que tienen licenciatura. Es decir, más del 60% tiene estudios de educación media y media superior.

10% de las mujeres de la muestra cursaron la primaria completa; 5% cursó una carrera técnica; 1% manifestó tener posgrado y 3% refirió no tener ningún estudio cursado.

Nivel de estudios	Casos	%
Primaria	58	10%
Secundaria	118	20%
Preparatoria	258	43%
Licenciatura	107	18%
Posgrado	9	1%
Carrera Técnica	29	5%
Sin estudios	21	3%
No contestó	4	1%
Total	604	100%

Tabla 4. Estudios concluidos de las usuarias Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

3. Ocupación actual

32% de las entrevistadas son estudiantes y 25% son empleadas u obreras. 19% se dedican al trabajo doméstico; 10% son profesionistas y 8% tienen un negocio propio o familiar. En menor porcentaje están quienes son desempleadas (3%) y 1% refieren dedicarse a las labores del campo. 1% no nos aportó datos al respecto.

Ocupación	Casos	%
Labores del hogar	112	19%
Empleada u obrera	149	25%
Campesina	5	1%
Con negocio propio familiar	47	8%
Desempleada	20	3%
Estudiante	195	32%
Profesionista	62	10%
Otro	14	2%
Total	604	100%

Tabla 5. Ocupación actual de las usuarias. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

4. Municipio de residencia

La mayoría de las entrevistadas residen en Puebla (80%); 9% es del municipio de Amozoc y 6% de San Andrés Cholula y 5% es de otros municipios del estado.

Municipio	Casos	%
Amozoc	54	9%
San Andrés Cholula	39	6%
Puebla	480	79%
Otro	29	5%
No contestó	2	0%
Total	604	100%

Tabla 6. Municipio de residencia de las usuarias. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

Uso del transporte y percepción de inseguridad

a) Uso del Transporte

44% de las mujeres que usan el transporte público lo hacen todos los días, es decir, casi la mitad de las usuarias lo hace con esta frecuencia. 25% lo usa algunos días de la semana y 23% de lunes a viernes. 6% de las mujeres usa el transporte sólo los fines de semana.



Gráfico 2. Frecuencia de uso por día del Transporte Público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

En lo que respecta al uso de transporte público de acuerdo al horario, se detectó que es entre las 6 y las 18 horas cuando las mujeres utilizan en un alto porcentaje el transporte público, toda vez que de 6 a 12 hrs lo utiliza el 77%, bajando 4 puntos porcentuales en el horario de 12 a 18 horas, sin embargo, en lo que respecta al horario nocturno (18 a 00 hrs) solamente lo utiliza el 37%.

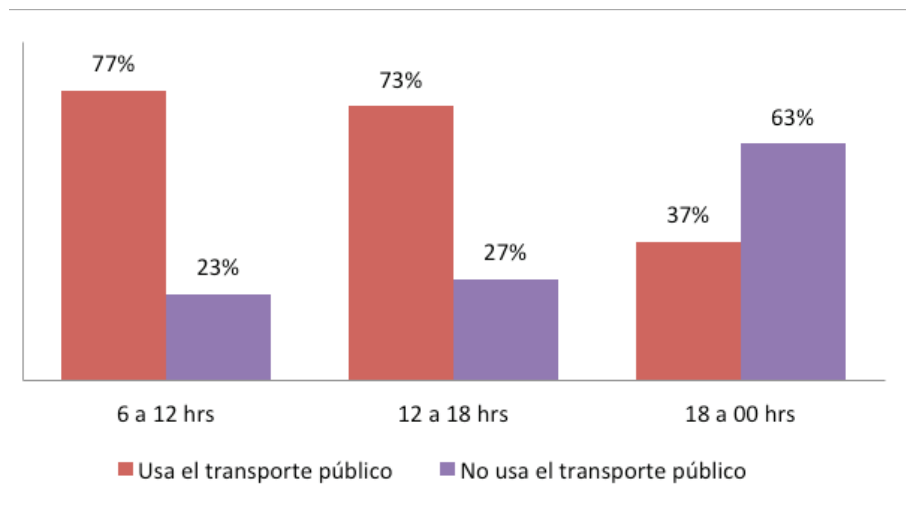


Gráfico 3. Frecuencia de uso por hora del Transporte Público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

a) Percepción de inseguridad

Al realizar un cruce de variables respecto al horario de uso contra el nivel de percepción de seguridad, se encontró que del 77% de las usuarias usan el transporte de 6 a 12 horas el 45% de ellas, refiere sentirse poco segura en su trayecto y 15% dice sentirse “nada segura”, es decir, tres de cada cinco entrevistadas se sienten inseguras al utilizar el transporte público durante este horario. En contraparte, se detectó que el 34% dice sentirse segura y muy segura el 6%.

Respecto al horario de la tarde, del 73% de las mujeres que usan el transporte público, el 47% señala sentirse poco segura en este horario; 16% nada segura, frente a un 33% que se siente segura y 3% muy segura. Ante estas cifras se percibe que de nueva cuenta que la mayoría de las usuarias (63%) percibe algún grado de inseguridad.

Finalmente, en lo que respecta al horario de las 18 a 24 horas, si bien ya se comentó que disminuye considerablemente el número de usuarias, ya que solamente el 37% de las mujeres utiliza el transporte público, en sentido contrario aumenta el nivel de percepción de inseguridad ya que el 84% lo percibe.

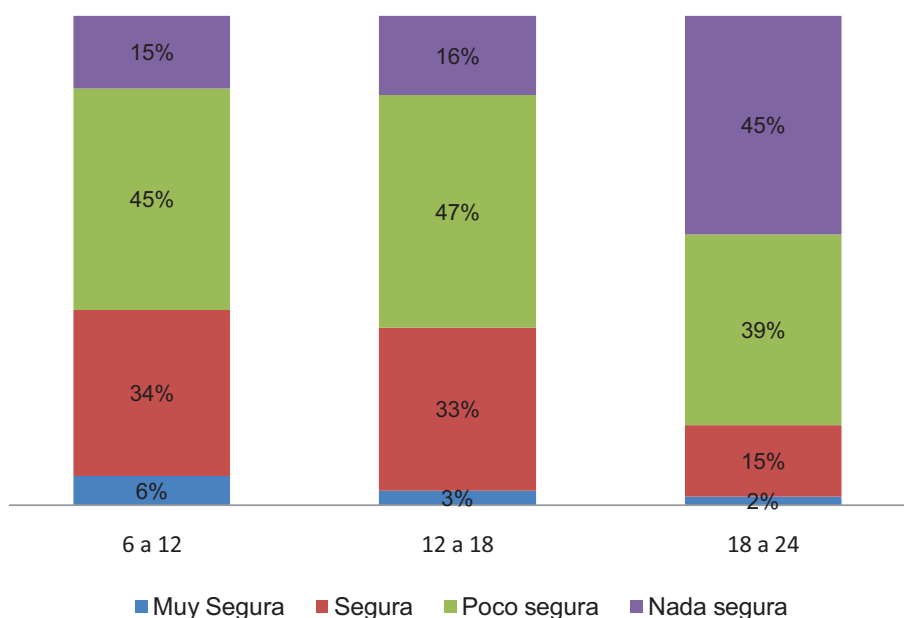


Gráfico 4. Frecuencia de uso por hora del Transporte Público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

Violencia sexual en el transporte público

En lo que respecta a las formas de violencia que se ha ejercido en contra de mujeres en el transporte público de Puebla, se encontró que la violencia verbal es que la se ha presentado más, en contra parte, las que ocurren en menor medida son las agresiones sexuales.

A continuación se presenta una tabla y su gráfica en la que se conglomeran los indicadores de violencia. Tras las mismas se profundizará en las formas de violencia a partir de la frecuencia en la que se presentan, es decir se tomarán las que ocurren más, para finalizar con las que suceden menos.

		Nunca	Alguna vez	Algunas veces	Muchas veces	Ns/Nc
1	¿La han tocado o manoseado con intenciones sexuales?	58%	26%	12%	3%	1%
2	¿Le han dicho piropos o frases obscenas de carácter sexual?	29%	26%	28%	18%	0%
3	¿Le han hecho sentir miedo de ser atacada sexualmente?	53%	31%	11%	4%	0%
4	¿Le han mostrado los genitales?	82%	14%	3%	0%	1%
5	¿La han agredido sexualmente?	91%	7%	0%	0%	1%
6	¿La han agredido físicamente?	82%	14%	2%	0%	0%
7	¿La han humillado o denigrado?	74%	20%	4%	2%	1%
8	¿Le han dicho palabras que denigran a las mujeres?	51%	32%	13%	3%	0%
9	¿Se han tocado o manoseado los genitales delante de usted?	76%	16%	5%	2%	1%
10	¿La han perseguido para atacarla sexualmente?	86%	10%	2%	0%	1%
11	¿Se han masturbado delante de usted?	82%	12%	1%	1%	3%

Tabla 7. Conglomerado de Formas de violencia. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

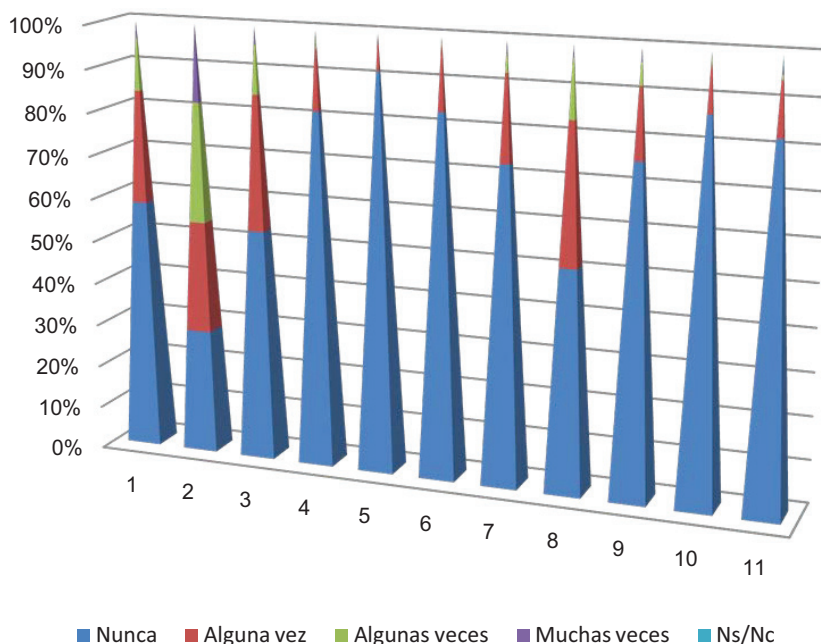
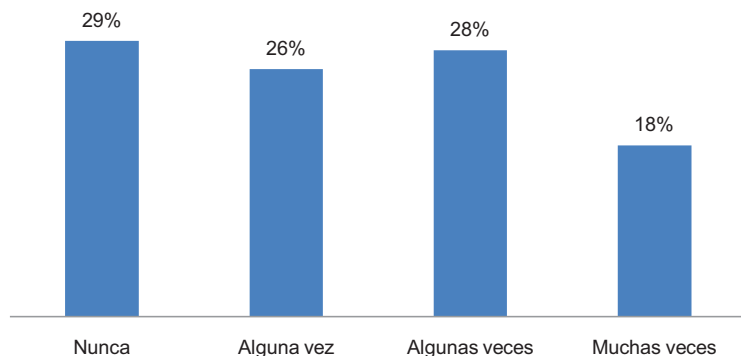


Gráfico 5. Conglomerado de Formas de violencia. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

a) Piropos y Frases obscenas de carácter sexual, la violencia con mayor incidencia

Como ya fue señalado, el 72% de las mujeres entrevistadas expresaron que les han dicho piropos o frases obscenas de carácter sexual en el transporte público.



Al 28% le ha sucedido algunas veces; 26% lo ha experimentado alguna vez y el 18% muchas veces. 29% de las entrevistadas refiere no haberlo vivido nunca.

Gráfico 6. ¿Le han dicho piropos o frases obscenas de carácter sexual? Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

- b) Segundo grupo de incidencia: Palabras que denigran a las mujeres; sensación de miedo de ser atacada y; tocamientos con intenciones sexuales.

Toda vez que la frecuencia en la que se presentan las tres formas de violencia señaladas en el subtítulo, se encuentran en un rango que va del 40 al 50 %, se decidió agruparlas para su estudio.

32% de las mujeres encuestadas manifestaron alguna vez haber recibido palabras que las denigran, que sumado al 13% de quienes lo han experimentado algunas veces, más el 3% de las mujeres que han sido víctimas muchas veces, lo que se encuentra es que prácticamente la mitad de las usuarias encuestadas ha sido denigrada en el transporte público, variando solamente dos puntos porcentuales menos, respecto al 51% que no lo ha experimentado.

Tras esta forma de violencia, la que se presenta en mayor medida es la del miedo de ser atacada sexualmente.

Así, encontramos que el porcentaje de mujeres a las que les han hecho sentir miedo de ser atacadas sexualmente en el transporte público alcanza el 46%. Desglosando se tiene que el 31% de las usuarias alguna vez lo ha sentido, el 11% lo ha percibido algunas veces; mientras que el 4% lo ha sufrido muchas veces. Por el contrario, 53% refiere no haber sentido nunca miedo de ser atacada sexualmente.

Para finalizar este segundo conglomerado de formas de violencia contra las usuarias del transporte público se encuentran los tocamientos con intenciones sexuales. De acuerdo a las mujeres encuestadas, el 41% de ellas han sido tocadas con intenciones sexuales: 26.% alguna vez; 12% algunas veces y; 3% muchas veces. Mientras que el 58% refiere que nunca ha sido tocada o "manoseada" con intenciones sexuales en el transporte público.

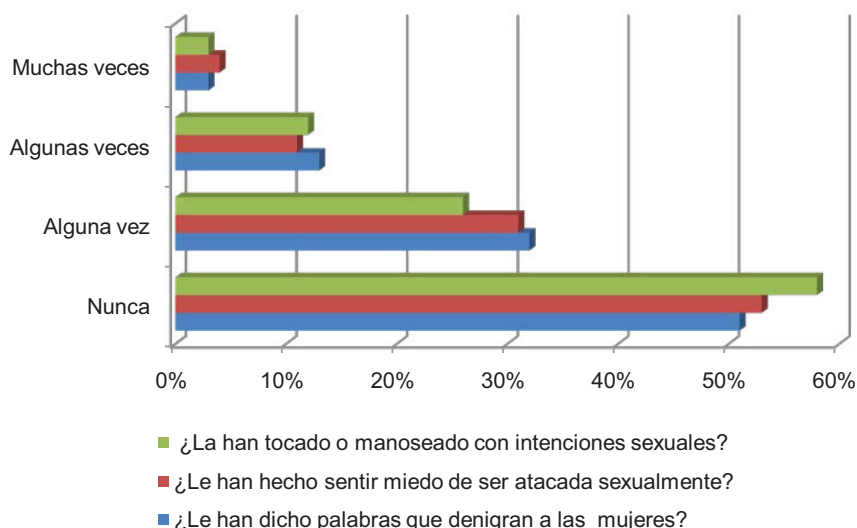


Gráfico 7. Segundo grupo de incidencia. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

c) Tercer grupo de incidencia: Masturbaciones públicas, agresiones físicas, exhibicionismo y persecuciones

En lo que respecta a este tercer grupo de las formas de violencia en el transporte público, se detectó que se presentan con una frecuencia que va del 12 al 17%. Así encontramos que:

Ante la pregunta ¿Le han mostrado los genitales?, el 82% de las mujeres usuarias señaló que no les han mostrado los genitales en el transporte público. Sin embargo, el 14% de las mujeres señaló que les ha sucedido al menos alguna vez mientras que al 3% le ha ocurrido algunas veces.

Con frecuencias muy similares a la forma de violencia anterior se encuentran las agresiones físicas, toda vez que el 16% de las mujeres lo ha vivido: 14% de ellas alguna vez y; 2% algunas veces. En contraparte a quien no le ha sucedido es al 83%.

Otra de las formas de violencia que aparece con frecuencias similares es la masturbación pública. Así, se encuentra que el 12% de las mujeres les ha sucedido alguna vez que se masturben delante de ellas; a muy pocas les ha sucedido varias veces (1%) mismo porcentaje para la frecuencia “muchas veces” (1%). Mientras que el 82% de ellas no ha pasado por esta situación.

Finalmente, dentro de este tercer rubro, se detectó que si bien al 86% de las mujeres usuarias no las han perseguido para atacarla sexualmente, es importante considerar el porcentaje de a quienes sí les ha sucedido. De esta forma, el 10% de las usuarias señalaron que les ha pasado alguna vez y algunas veces al 2%

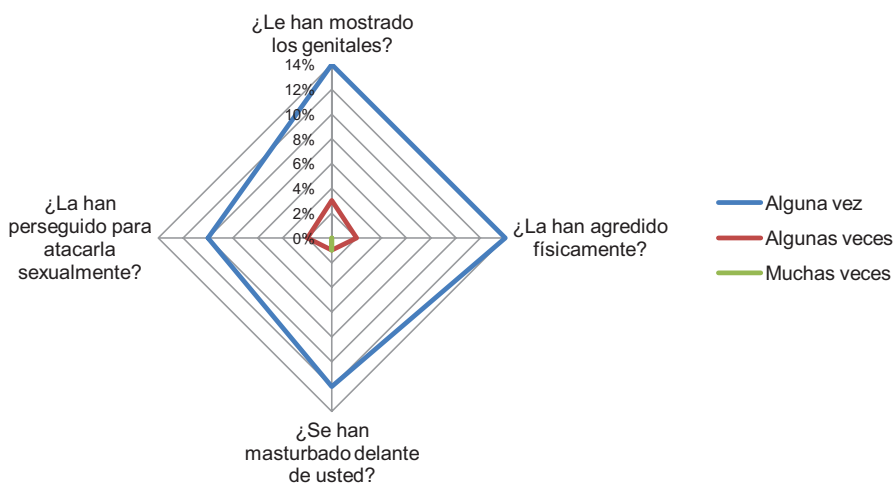


Gráfico 8. Tercer grupo de incidencia. Se han eliminado las frecuencias nunca para efectos de mostrar los porcentajes donde si se presentan estas formas de violencia. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

a) Agresiones sexuales.

En lo que respecta a este punto, se detectó que el 91% de las mujeres usuarias del transporte público nunca ha sido víctima de una agresión sexual. Por el contrario, se detectó que el 7% al menos alguna vez ha sido agredida sexualmente, mientras que algunas veces o muchas, si bien no llegan al punto porcentual, en la frecuencia de casos aparecieron 3 veces y 1 respectivamente.

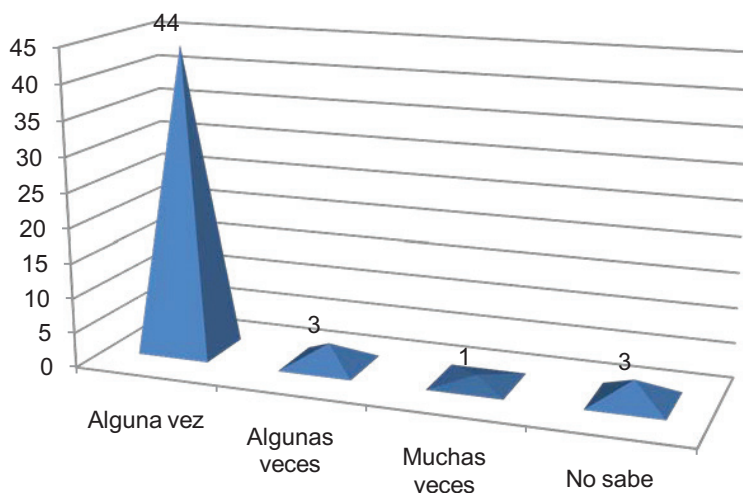


Gráfico 9. Número de casos de mujeres que han sido víctimas de agresiones sexuales. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

Una vez detectadas la frecuencia de las formas de violencia, lo que se presenta a continuación tiene que ver con el tiempo, si ocurrió en el último año y con el lugar, zona donde fueron víctimas de violencia.

a) Aumento de violencia en el transporte público

De acuerdo a las situaciones referidas por las mujeres usuarias del transporte público del estado de Puebla. al preuntarles si estas formas de violencia se presentaron en el último año, se encontró que el 58% si ha ocurrido en este lapso de tiempo, contra un 16% que señala que fue hace más de un año cuando ocurrió. Esta situación puede indicar que ha aumentado la violencia en el transporte público.

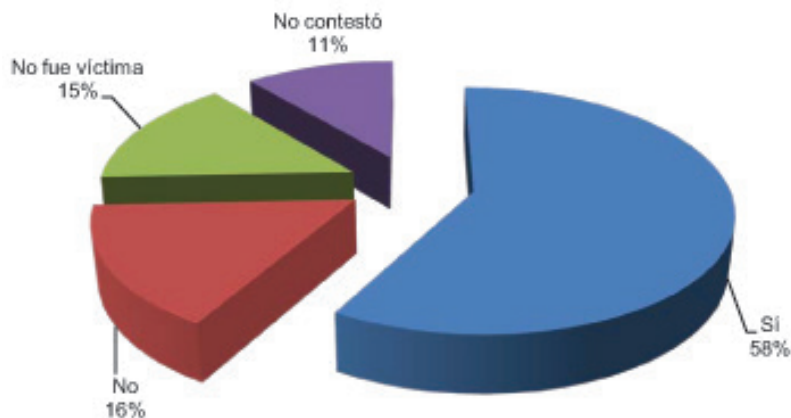


Gráfico 10. Porcentaje de respuesta respecto al tiempo en que ocurrió la violencia. La pregunta textual fue: ¿Esto le ha sucedido en el último año? Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

b) Lugar donde se presenta la violencia contra las usuarias

Conforme se podrá observar en la gráfica que ilustrará el siguiente párrafo, el lugar donde se presenta con mayor incidencia cualquiera de las formas de violencia narradas, es dentro del propio transporte público (60% de usuarias así lo refirió). Con un 42 y 41%, fueron señalados los alrededores del lugar donde abordó y la parada del transporte público, respectivamente. En cuanto al destino final de la usuaria, señaló que en este punto se presentaron el 26% de las formas de violencia.

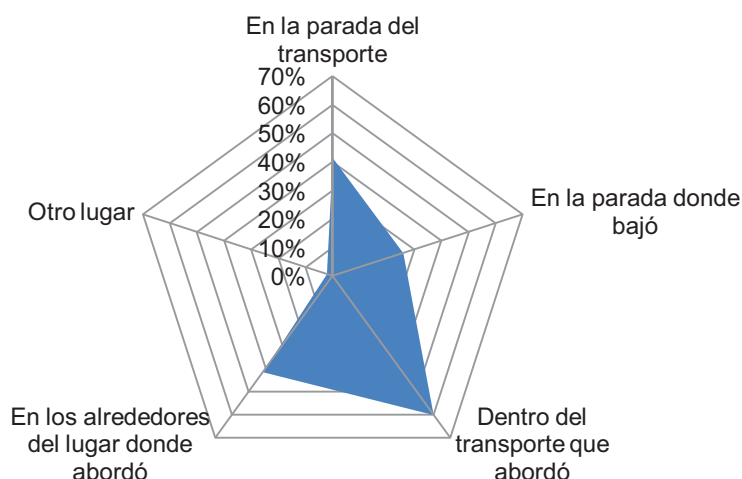


Gráfico 11. Porcentaje de respuesta respecto al lugar donde ocurren las formas de violencia contra las usuarias del Transporte Público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

Cultura de denuncia y postura ante la violencia

A partir de las formas de violencia que se suscitaron entre las usuarias de transporte público, se consideró importante analizar cuál es la postura que asumen las víctimas respecto al marco legal y la percepción que tienen sobre la concepción de las formas de violencia.

a) Cultura de denuncia

Ante la violencia de la que fueron víctimas las usuarias del transporte público, se encontró que la tendencia de las mujeres fue el no denunciar las acciones ante la autoridad y es que solamente el 11% informó sobre las mismas.

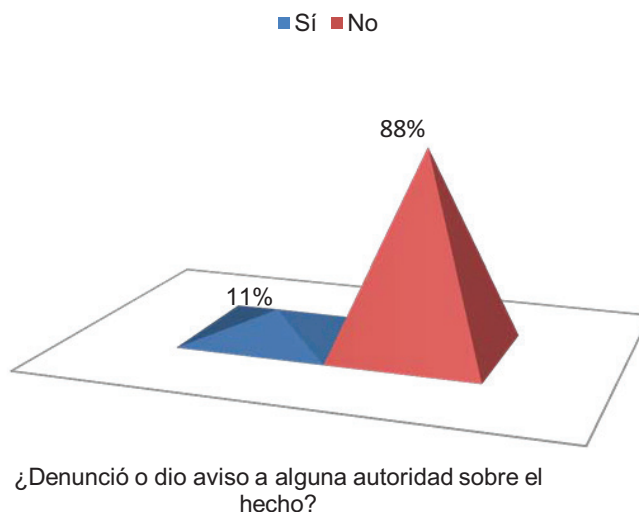


Gráfico 12. Porcentaje de respuesta respecto a si denunció/dio aviso o no, a alguna autoridad sobre el hecho. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

a.1) Falta de confianza en la autoridad y los procesos así como desconocimiento, principales causas para no denunciar.

Tomando en consideración únicamente al 88% de las usuarias de transporte público que fueron víctimas de violencia y que no denunciaron, al analizar las razones por las que no lo hicieron, la primera causa que aparece es la desconfianza al sistema en sí, y es que para el 16% de las víctimas denunciar no sirve de nada. Como siguiente causa y muy ligada a la anterior, aparece la desconfianza hacia a las autoridades con un 14%, mismo porcentaje de respuesta para el desconocimiento de que ese tipo de formas de violencia se pueden denunciar. Con 4 puntos porcentuales menos (10%) se encontró que la falta de tiempo es otra de las causas por las que no denuncia. Así mismo, otras razones que tienen las mujeres víctimas de violencia en el transporte público y por las que no denuncia es que "no pasa nada" (6%); un 5% considera normal que ocurran este tipo de situaciones; 3% no lo considera un delito y con un punto porcentual surge como causa para no denunciar de que es peor hacerlo. Cabe precisar finalmente, que un 9% de las mujeres que fueron víctimas de violencia en el transporte público no supo o prefirió no contestar el porqué no denuncia.

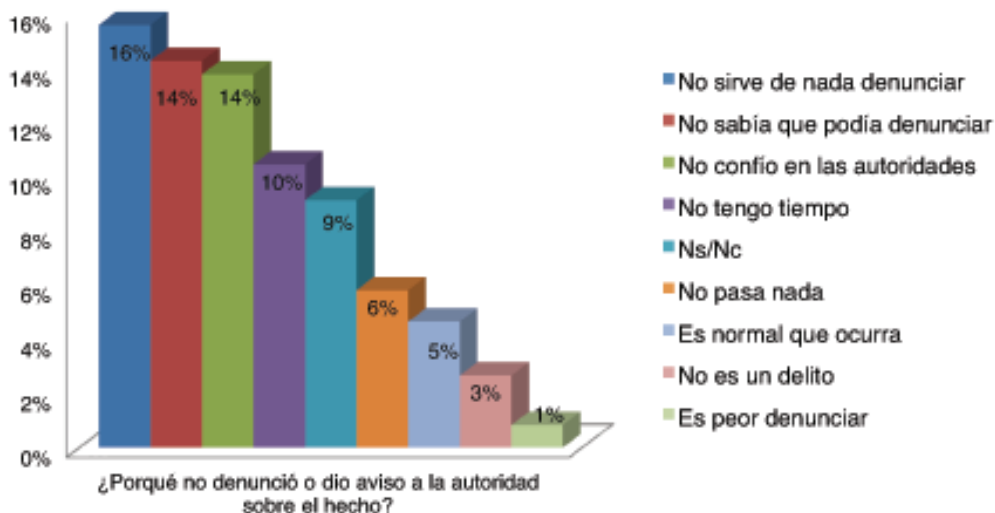


Gráfico 13. Causas por las cuales las mujeres no denuncian o dan aviso a la autoridad sobre las formas de violencia de las que fueron objeto en el transporte público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

a.2) Desconocimiento sobre el lugar donde se denuncia

Luego de observar las causas por las cuales no denuncian las mujeres víctimas de violencia, es importante señalar que más allá de las razones que tienen para no hacerlo, lo que se observa con los siguientes datos es que un amplio sector de la población, 7 de cada 10 mujeres, no sabrían a dónde acudir a denunciar.

Sabe donde denunciar

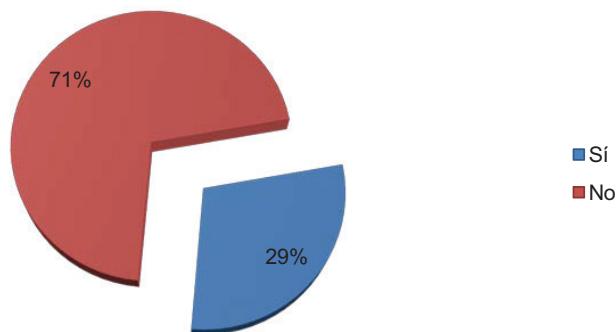


Gráfico 14. Porcentaje sobre el conocimiento del lugar donde se denuncian las formas de violencia que ocurren en el transporte público. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

b) Postura ante la violencia

Finalmente, si bien se ha visto que a pesar de que la cultura de la denuncia es muy baja, así como el desconocimiento sobre el lugar para acudir para denunciar es considerable, es imperioso señalar que prácticamente 9 de cada 10 mujeres si señalan como actos de violencia las formas que se señalaron en el apartado respectivo.

Cree que cualquiera de las situaciones señaladas anteriormente ¿son un acto de violencia?

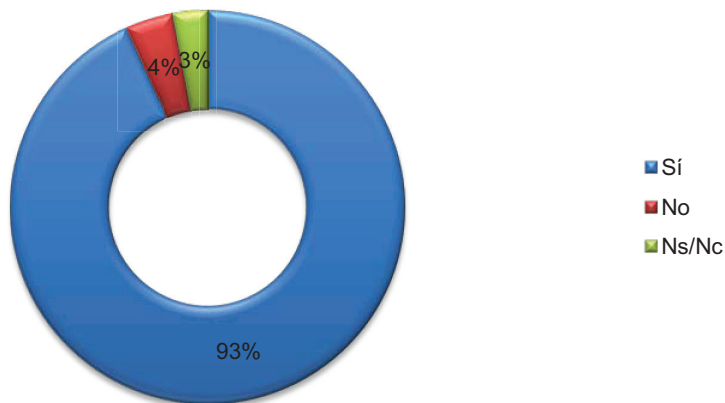


Gráfico 15. Porcentaje sobre la concepción de que son o no actos de violencia . Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

Con este análisis general que se ha realizado, se procedió a realizar un análisis de bivariado, en el que haciendo uso del coeficiente de correlación de Pearson se detectó que ni la ocupación ni el nivel de estudios repercuten en cuanto a la percepción de inseguridad, sin embargo si se detectó que la edad de las mujeres, así como el horario, tienen una estrecha relación que afecta la percepción sobre el nivel de inseguridad en el transporte público.

A continuación se presenta este análisis.

Edad y percepción del nivel de inseguridad en el transporte⁹

a) Mujeres de 15 a 19 años

Las mujeres encuestadas y cuyas edades están entre los **15 y 19 años** perciben mayor inseguridad en el horario de la mañana (51%). Así lo expresa el 39% que se siente poco segura en ese horario y nada segura el 12%, frente al 49% de quienes así lo perciben en el horario de la tarde, ya que 37% dice sentirse poco segura y 12% nada segura en ese lapso de tiempo. Por su parte las mujeres de estas edades se sienten poco seguras en la noche (14%) y nada seguras el 12%.

Es por la tarde cuando las mujeres de 15 a 19 años se sienten seguras (27%) y muy seguras (3%) en el transporte público (30%). Le siguen en esta percepción quienes usan el transporte por la mañana pues 24% se siente segura y 5% muy segura, o sea el 29% de ellas. Y por la noche 4% se siente segura (3%) y muy segura (1%).

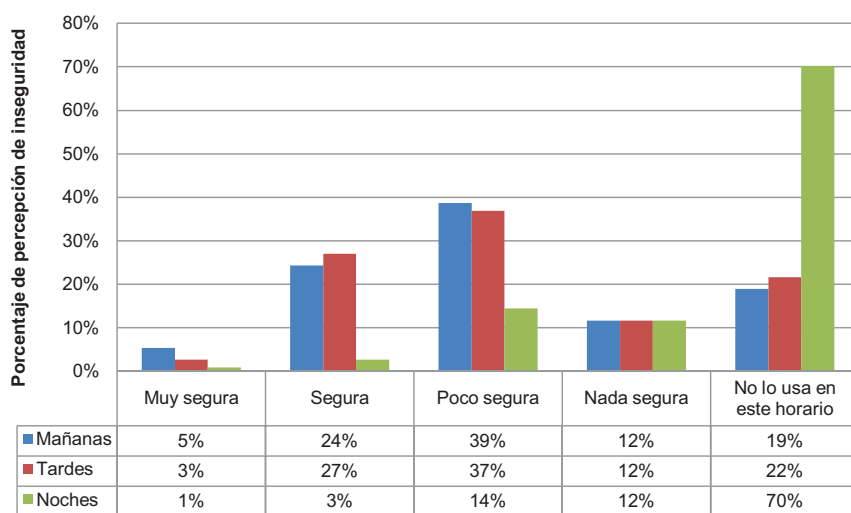


Gráfico 16. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 15 y 19 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

⁹ Para el análisis de este bloque se toman como referencia los resultados absolutos del estudio de opinión, por lo que están conglomerados los cuatros niveles de percepción así como quien refirió no usarlo en cada horario. Se precisa de igual forma que se omite del graficado las opciones de respuesta "no sabe" y "no contesto"

b) Mujeres de 20 a 24 años

Las mujeres de estas edades tienen una mayor percepción de inseguridad en el transporte público en el horario de la tarde, es decir, de 12 a 6 de la tarde. La mitad de ellas así lo expresó. 38% se siente poco segura y 12% nada segura en este horario. Por su parte en la mañana 33% se siente poco segura y 7% nada segura, es decir, el 40% y por la noche el 38% se siente poco segura (19%) y nada segura (19%).

En sentido inverso, las mujeres de 20 a 24 años se sienten seguras y muy seguras en el horario de la mañana (33%); le siguen en el horario de la tarde con 28% y en la noche 7%. Así lo expresa la gráfica siguiente:

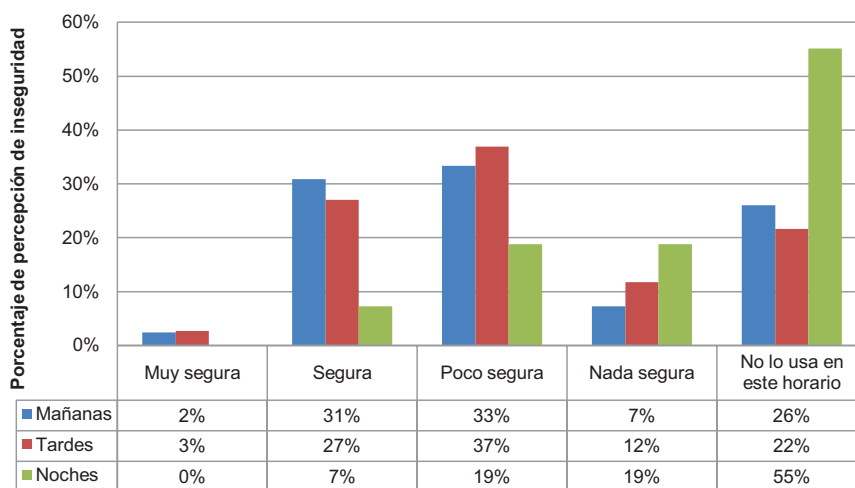


Gráfico 17. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 20 y 24 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

c) Mujeres de 25 a 29 años

Es en el horario de la tarde cuando las mujeres de 25 a 29 años se sienten menos seguras (47%). Así lo expresan 34% que se sienten poco seguras y 9% nada seguras. En la mañana el 43% se siente poco segura (34%) y nada segura (9%). Y en la noche 16% se siente nada segura y 14% poco segura, es decir, el 30%.

Por su parte, quienes perciben mayor seguridad son las mujeres que usan el transporte público en el horario de la mañana pues el 24% se siente segura y el 5% muy segura; en la tarde se siente segura el 22% y muy segura el 1% y por la noche sólo 2% se siente segura. Gráfico 18. Porcentaje de percepción de in

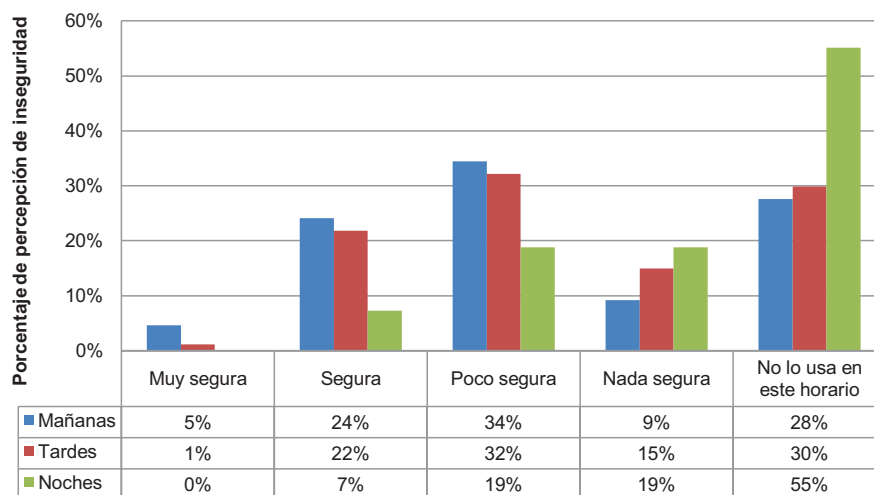


Gráfico 18. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 25 y 29 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

seguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 25 y 29 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

d) Mujeres de 30 a 34 años

En el caso de las mujeres de estas edades es en el horario de la mañana cuan-

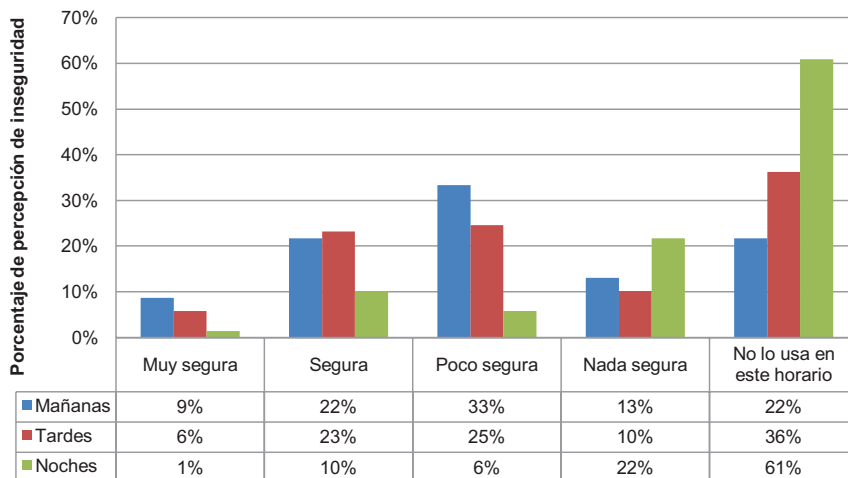


Gráfico 19. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 30 y 34 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

do más inseguridad perciben en el transporte. 33% se siente poco segura y 13% nada segura usándolo. En orden descendente, en la tarde el 35% de las mujeres se siente poco segura (25%) y nada segura (10%); por su parte en la noche el 22% se siente nada segura y 6% poco segura.

En contraste las mujeres se sienten muy seguras (9%) y seguras (22%) en la mañana al usar el transporte y en la tarde se sienten seguras el 23% y 6% muy seguras; por la noche esta proporción baja. Muy seguras se siente el 1% y segura el 10%.

e) Mujeres de 35 a 39 años

Para las mujeres de este rango de edad es en los horarios de la mañana y la tarde cuando se sienten poco segura. 35% en la mañana y 42% en la tarde. 17% se siente nada segura. Por otro lado 47% dice sentirse segura y 8% muy segura.

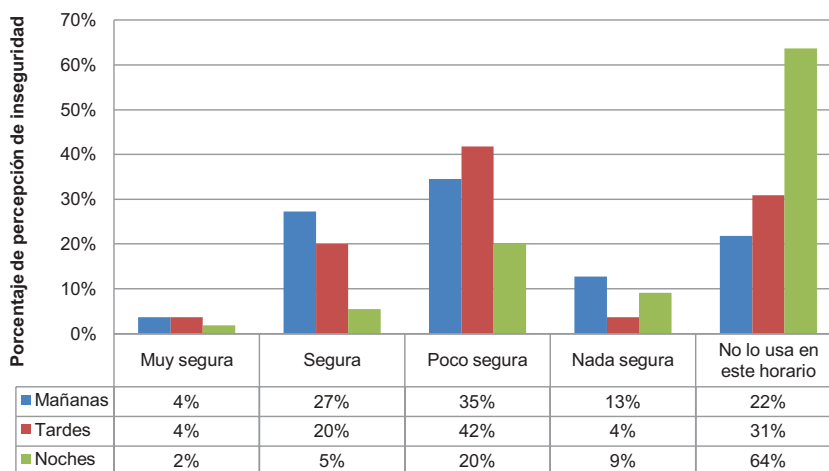


Gráfico 20. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 35 y 39 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

f) Mujeres de 40 a 44 años

93% de las mujeres de este rango de edad se sienten poco seguras en el transporte público en la mañana (49%); en la tarde 33% y en la noche 11%. Nada seguras se sienten 38% (9% en la mañana; igual porcentaje en la tarde y 20% en la noche). Apenas 13% de las mujeres de este rango de

edad se sienten muy seguras y seguras el 47% en los diferentes horarios de la mañana, tarde y noche.

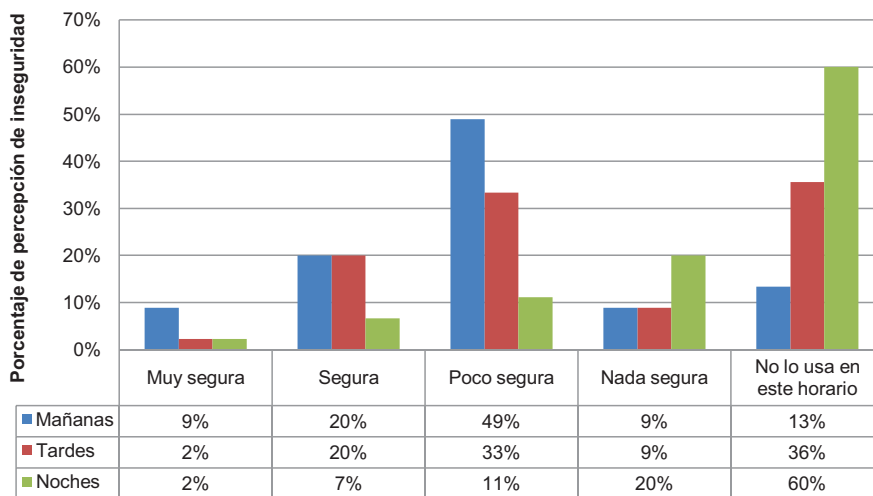


Gráfico 21. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 40 y 44 años de edad. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

g) Mujeres de 45 años y más

En este rango de edad, las mujeres que utilizan el transporte público tienen una percepción similar en cuanto a la inseguridad, ya que prácticamente una de cada 4 mujeres se siente segura; mis-

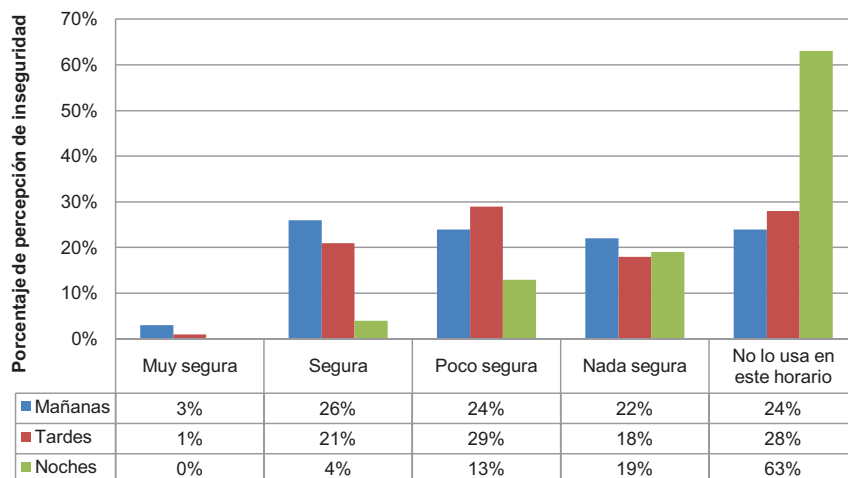


Gráfico 22. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que tienen entre 45 años y más. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

mo número para las que se siente poco y nada seguras. Esta situación varía un poco respecto al horario de la tarde y es que las mujeres usuarias del trans-

porte público señalaron que se sienten seguras un 21%, el 29% se siente poco segura; mientras que el 18% se siente nada segura. En lo que respecta al horario de la noche, si bien las mujeres que pertenecen a este grupo de edad señalaron en un 63% que no lo utilizan, quienes son usuarias muestran como tendencia un alto nivel de inseguridad donde el 19% se siente nada segura; el 13% poco segura y solamente el 4% se siente segura.

Si bien en el análisis presentado incluyó la opción de respuesta “no lo usa en este horario”, con la intención de observar cual es el comportamiento gráfico al excluir esta respuesta, se realiza la siguiente exploración, en la que se toman en cuenta: grupos de edad; horario en que utilizan el transporte público y; percepción de seguridad.

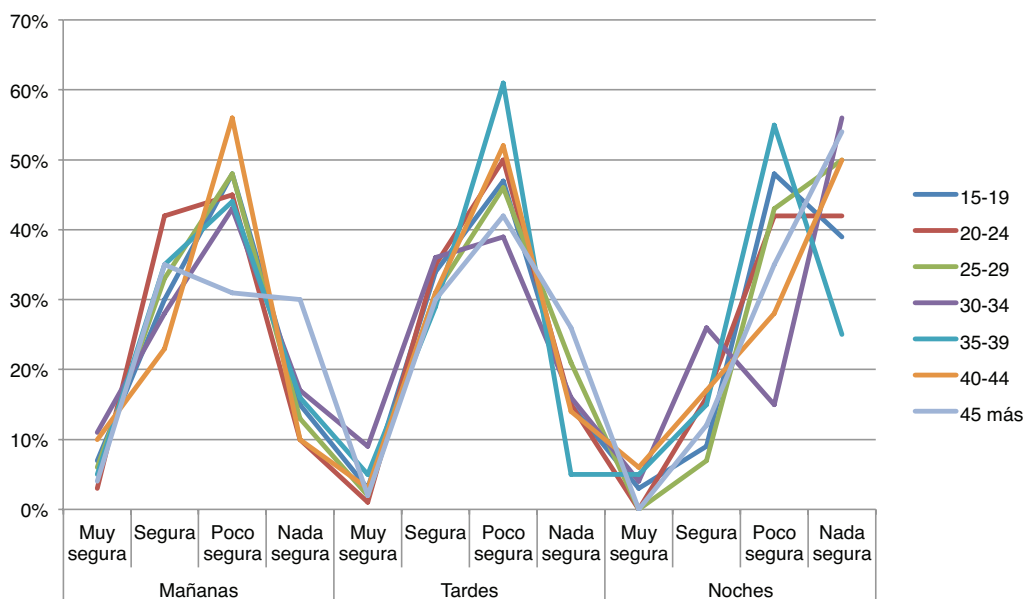


Gráfico 23. Comportamiento gráfico del nivel de percepciones de seguridad en el transporte público a partir de los grupos de edad definidos, tomando en consideración el horario en que es utilizado

Como se puede observar en la tabla, las mujeres que tienen entre 30 y 34 años son quienes se sienten “muy seguras” tanto en las mañanas como en las tardes (11 y 9% respectivamente) mientras que para el caso de las noches se encuentran las mujeres que tienen entre 40 y 44 años. En el siguiente nivel de percepción, quienes señalaron que se sienten “seguras” se encuentran las mujeres que tienen entre 20 y 24 años tanto para las mañanas (42%) y tardes (35%),

y en las noches se encuentran quienes tienen entre 30 y 34 años con el 26%.

	Mañanas				Tardes				Noches			
	Muy segura	Segura	Poco segura	Nada segura	Muy segura	Segura	Poco segura	Nada segura	Muy segura	Segura	Poco segura	Nada segura
15-19	7%	30%	48%	15%	3%	34%	47%	15%	3%	9%	48%	39%
20-24	3%	42%	45%	10%	1%	35%	50%	15%	0%	16%	42%	42%
25-29	6%	33%	48%	13%	2%	31%	46%	21%	0%	7%	43%	50%
30-34	11%	28%	43%	17%	9%	36%	39%	16%	4%	26%	15%	56%
35-39	5%	35%	44%	16%	5%	29%	61%	5%	5%	15%	5%	25%
40-44	10%	23%	56%	10%	3%	31%	52%	14%	6%	17%	28%	50%
45 y +	4%	35%	31%	30%	2%	30%	42%	26%	0%	12%	35%	54%

Tabla 8. Comportamiento gráfico del nivel de percepciones de seguridad en el transporte público. Elaboración propia

Siguiendo con el nivel “poco seguras” en las mañanas se detectó que el grupo con mayor frecuencias pertenece a las mujeres que tienen entre 40 y 44 años, con el 56%. Para las tardes y noches son las mujeres de 35 a 39 años las que manifestaron el porcentaje más alto de dicho nivel de seguridad, alcanzando el 61% en las tardes y el 55% en las mañanas.

Finalmente al localizar quienes son las mujeres que se sienten más inseguras al utilizar el transporte público, se detectó que tanto por las mañanas como por las noches, se encuentran las mujeres que tienen entre 30 y 34 años (17 y 56% respectivamente), mientras que por las tardes, se encuentran las mujeres que tienen 45 años y más con el 26%.

Percepción de inseguridad en los días de uso y horarios

Con la intención de analizar si el nivel la percepción de inseguridad sufre modificaciones respecto al día en que utiliza el servicio, se tiene que:

- a) Uso del transporte público de todos los días de la semana

Hay mujeres que utilizan el transporte público todos los días. Ellas coinciden en que los horarios de la mañana y la tarde son más inseguros. Así opina el 52% de ellas. Por la mañana 38% se siente poco segura y 14% nada segura. Por la tar-

de, 37% se siente poco segura y nada segura el 15%. Es por la noche cuando se sienten menos inseguras (19% poco seguras y 22% nada segura, es decir, el 41%).

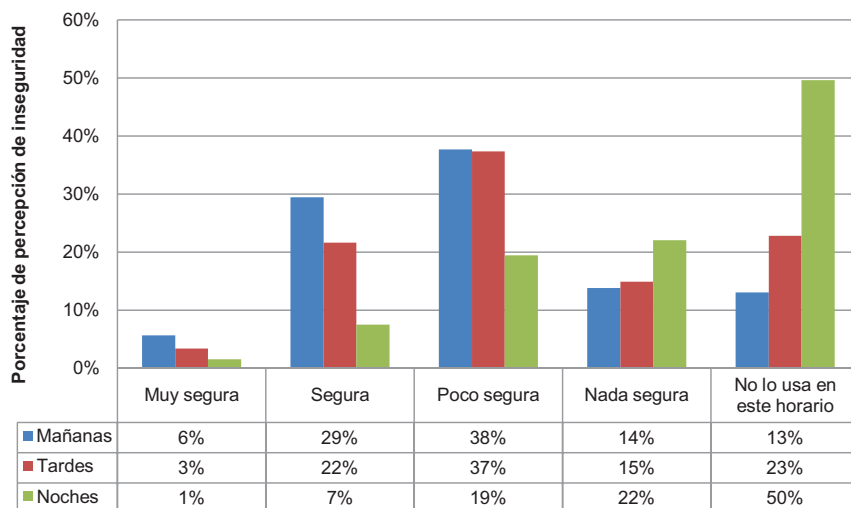


Gráfico 24. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que utilizan el transporte público de todos los días de la semana. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

b) Uso del transporte público de lunes a viernes

En las mujeres que utilizan el transporte público de lunes a viernes, su percepción de inseguridad es más alta en los horarios de la tarde, es decir, de 12 a 6 de la tarde (47%) ya que 36% se siente poco segura y 11% nada segura. Le siguen en orden de percepción de inseguridad las mujeres que se sienten poco seguras 34% y nada seguras 11% en el horario de la mañana (de 6 a 12 del día), es decir, un 45%. Es por la noche cuando la percepción de inseguridad baja –debido a que es cuando menos usan el servicio- a 27%, entre las que dicen sentirse nada seguras (15%) y poco seguras (12%).

Las mujeres que se sienten seguras en el transporte público, lo perciben así en mayor medida en el horario de la mañana (33% se sienten seguras) y 4% muy segura. En el horario de la tarde baja a 31% y por la noche a 4%. La siguiente gráfica refleja estas percepciones.

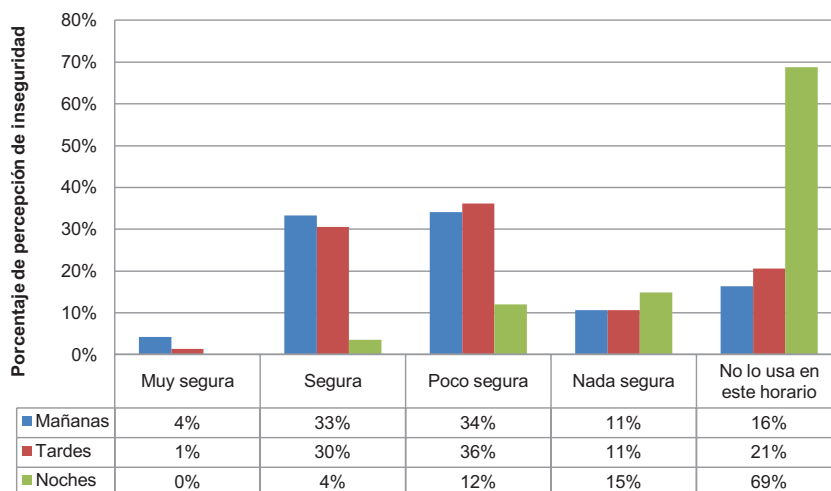


Gráfico 25. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que utilizan el transporte público de lunes a viernes. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

c) Uso del transporte público de sólo los fines de semana

Para las mujeres que usan el transporte público sólo los fines de semana es en

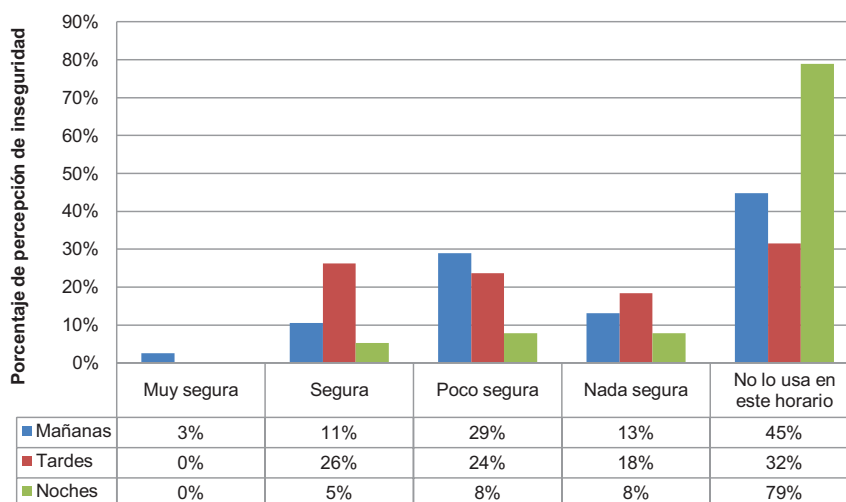


Gráfico 26. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que utilizan el transporte público sólo los fines de semana. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada

el horario de la mañana cuando se sienten más inseguras con un 42% (29% se siente poco segura y 13% nada segura). En contraste, 14% se siente segura y muy segura en este horario. Este mismo porcentaje (42%) expresa sentirse poco segura (24%) y nada segura (18%) en el horario de la tarde, es decir, de 12 a 6 de la tarde. 26% dice que se siente segura de usar el transporte público en este horario. En el horario de la noche, de 6 a 12, solamente el 16% percibe inseguridad en el transporte. Así lo expresan quienes se sienten poco seguras (8%) y nada seguras (8%). 5% de ellas se siente seguras en trasladarse en este horario en el transporte público.

d) Uso del transporte público de algunos días de la semana

38% de las mujeres encuestadas que usan el transporte público algunos días a la semana, refieren que se sienten poco seguras (31%) y nada seguras (7%) algunos días de la semana en los horarios de 6 a 12; por la tarde esta percepción baja a 35%, ya que 30% se siente poco segura y 5% nada segura. Ahora bien algunos días de la semana que las mujeres usan el transporte por la noche, 10% se siente poco segura y este mismo porcentaje lo comparten las mujeres que expresan sentirse "nada seguras" en el uso del transporte en este horario.

De esos días que las mujeres usan el transporte público 24% se siente segura y muy segura por la tarde; 21% por la mañana y 14% lo percibe así por la noche.

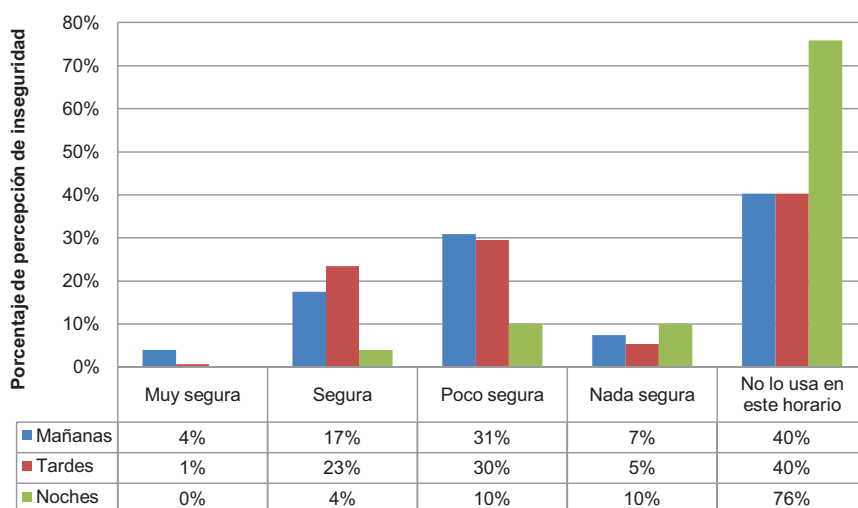


Gráfico 27. Porcentaje de percepción de inseguridad en el transporte público, en el grupo de mujeres que utilizan el transporte público algunos días de la semana. Elaboración propia con resultados de la encuesta aplicada



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

III.4 Análisis del marco regulatorio del transporte público en Puebla

La segunda etapa del diagnóstico, correspondió a la revisión del marco legislativo del transporte público en Puebla, así como de las condiciones actuales del mismo, esto nos permite conocer los avances y áreas de oportunidad que favorecerán la creación de espacios seguros para mujeres y niñas en cuanto al transporte público, con un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género.

Legislación estatal aplicable

De acuerdo a la legislación que regula el transporte público en la entidad, las principales normas que se establecen las atribuciones, competencias, procedimientos y sujetos obligados en la materia, son

- a) *Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla*
- b) *Ley del Transporte para el Estado de Puebla*
- c) *Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla*
- d) *Código de Ética de los Servidores Públicos*
- e) *Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla*

a) La Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla ¹⁰ establece en su artículo 42, que la Secretaría de Transportes corresponde:

- I. *Proponer al Gobernador del Estado las políticas y programas relativos a transportes en la Entidad;*
- II. *Dirimir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transportes en la Entidad, que realice en forma concertada con la Federación y los Municipios...*
- VIII. *Promover y fomentar la participación de los diversos sectores de la sociedad, con el objeto de conocer su problemática en materia de transportes y servicios auxiliares...*
- XXV. *Promover e implementar nuevas modalidades en la prestación*

10 Publicada en el Periódico Oficial el 13 de mayo de 2011



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

de servicio público y mercantil y sus servicios auxiliares cuando se justifique su necesidad e interés colectivo...

XXIX. Las demás que les atribuyan las Leyes, Reglamentos, Decretos, Convenios, Acuerdos y otras disposiciones vigentes en el Estado.

Como se observa, este artículo propone la participación de la sociedad para exponer las problemáticas a que se enfrenta como usuaria de los transportes, por lo que la fracción VIII es el primer fundamento para la generación de propuestas respecto a incrementar la seguridad de las mujeres y las niñas en el transporte público, dado que como se pudo apreciar en los resultados del diagnóstico, las mujeres consideran sentirse poco seguras en el transporte público, particularmente por las mañanas, horarios en que usualmente lo utilizan.

b) Respecto a la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, es la que regula todo lo relacionado con el transporte público, de acuerdo al artículo 1º, entre lo que se ubica las atribuciones de la dependencia rectora. En la Ley no se aprecia la atribución de generar políticas públicas adecuadas para los diversos sectores de la población de acuerdo a sus propias necesidades, ni considera el transporte como un derecho humano de las personas. Lo que hace necesaria su revisión a fin de incorporar este principio en la implementación de las políticas públicas de transporte, adecuando la nueva visión que la presente gobernación ha implementado, de acuerdo al Plan de Movilidad en Puebla, como veremos más adelante, y sobre todo al mandato constitucional respecto a que todas las dependencias del estado se constituyan como garantes de los derechos humanos de las personas.

Considerar una reforma en este sentido que además incorpore la perspectiva de género, puede constituir el inicio de otra concepción del funcionariado obligado en este sector, puesto que al no concebir que el transporte es un espacio de ejercicio del derecho a la seguridad, integridad y libertades personales, difícilmente puede diseñar e implementar políticas que atiendan a la seguridad de las personas usuarias, particularmente de aquellas a quienes más se vulnera, se pone en riesgo o violenta, como es el caso de las mujeres y niñas.

c) La Ley de referencia cuenta con su propio Reglamento, en este caso destaca el Capítulo II del Título Sexto Derechos de los Usuarios dentro del cual se abordan cuales serán éstos respecto al uso de transporte, pago y recepción de boletos, exigencia hacia los prestadores del servicio respecto a las características del mismo, no obstante no se hace referencia al derecho a un transporte digno, de calidad, donde se proteja la integridad y seguridad de las personas. No obstante la incorporación de este Capítulo, es un avance para el cambio de



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

paradigmas respecto al derecho de las personas puedan disfrutar de espacios seguros y adecuados, y en ese sentido la incorporación de un articulado que tome en consideración estos dos enfoques es decir el de Derechos Humanos y de género, también facilitarían la vinculación interinstitucional con el Instituto Poblano de las Mujeres y las dependencias responsables de la seguridad pública y procuración de justicia para hacer del transporte un espacio seguro para mujeres y niñas.

Tanto la Ley como el Reglamento de referencia, contemplan la capacitación a los conductores del Transporte Público y servicio Mercantil mediante los Centros de Capacitación y Adiestramiento, en los que se contempla la implementación de Programas de Estudios que como mínimo debe contemplar la inclusión de los siguientes Módulos:

Básico:

- a) Educación vial
- b) Manejo a la defensiva
- c) Relaciones humanas
- d) Reglamento o normatividad
- e) Educación ambiental
- f) Mecánica
- g) Primeros auxilios

Opcionales:

- a) Orientación turística
- b) Administración de recursos para permisionarios

Al ser las personas que conducen el transporte público quienes tienen contacto con la ciudadanía es fundamental que se incorporen también los temas de derechos humanos y transporte público, y por supuesto género y violencia contra las mujeres y niñas, ya que el abordaje de estas temáticas contribuiría a fomentar la cultura libre de estereotipos de género y sus repercusiones en la violencia de género, proponiendo contenidos adecuados para quienes conducen los transportes públicos, esto además incrementaría la mejora de los servicios de acuerdo a la visión de la administración pública, sentando precedentes respecto a la protección a la seguridad e integridad de las personas usuarias de estos servicios.

d) Otro Código que regula la actuación de la Secretaría de Transportes en Puebla es el Código de Ética que contiene los propósitos más elevados del gobier-



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

no. Asimismo, en este Código se hace patente la necesidad de incrementar la confianza de la ciudadanía en la actuación de servidores/as públicos/as por lo que generar políticas públicas que respondan a una problemática que se ha posicionado en la agenda pública, como lo es la violencia contra las mujeres, hace patente la necesidad de que el gobierno estatal actúe en consecuencia.

Otro factor importante y que se encuentra ausente de este instrumento jurídico es que el gobierno como parte del estado mexicano, está obligado constitucionalmente a incorporar en su actuación un enfoque de derechos humanos de la ciudadanía, esto implica un cambio de paradigmas en torno a la forma de gobernar dado que la centralidad de las políticas públicas son las personas que integran una sociedad, para dar respuestas institucionales a problemáticas específicas, así al incorporar este principio en este Código implicará otra forma de actuar de las y los funcionarios públicos acorde a nuestra Constitución Política.

e) Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla

Respecto a esta Ley, y para efectos de las propuestas que realizamos más adelante, señalamos que en ella se establece las bases sobre las cuales se deberá realizar la planeación, programación y presupuesto respecto a las obras públicas que se lleven a cabo en la entidad, particularmente en el artículo 14, donde se hace referencia a los derechos de accesibilidad, es decir eliminación de barreras para las personas con discapacidad, así como el derecho a un medio ambiente sustentable, no obstante no se hace mayor referencia a tomar en consideración las necesidades prácticas y necesidades estratégicas de la población, con especial referencia a las mujeres y las niñas. Respecto a este punto, nos acogemos a la explicación teórica que nos brinda la investigadora Ana María Tepichin Valle sobre estas necesidades: *"...el diseño de políticas y programas dirigido exclusivamente a satisfacer las necesidades prácticas de mujeres y hombres igualando las oportunidades de acceso a recursos. En el otro, (extremo) se sitúan los intentos por incorporar una perspectiva de género orientada específicamente a transformar las relaciones de poder entre hombres y mujeres por medio de la identificación y satisfacción de necesidades estratégicas"*.(Tepichin, 2010:44)

Aclaremos que aunque el marco normativo del sector de transporte es más amplio, para efectos de este diagnóstico, sólo retomamos las leyes y códigos respecto al tema que nos ocupa.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

III.5 Plan de movilidad en Puebla: cambio de paradigmas, el transporte como Derecho Humano

De acuerdo a los estudios para conocer la situación en materia de transporte público y movilidad, realizados por la presente administración en el marco del Programa Sectorial de Movilidad Metropolitana de la ciudad de Puebla, se obtuvieron los siguientes datos ¹¹:

Problemática detectada

- ==> Más del 70% de personas que habitan la zona metropolitana de Puebla hacen uso del transporte público para trasladarse a centros de trabajo y educativos.
- ==> Transitan más de 6 000 unidades que realizan cada día 2 millones de viajes.
- ==> Las consecuencias de ello son un mayor índice de accidentes, tráfico excesivo y concesiones además de contaminación ambiental.
- ==> Existen zonas habitacionales con poca atención de transporte público.
- ==> Altas concentración de estudiantes y empleados/as alejados de hospitales, escuelas y empresas, que son las más importantes de la zona metropolitana.

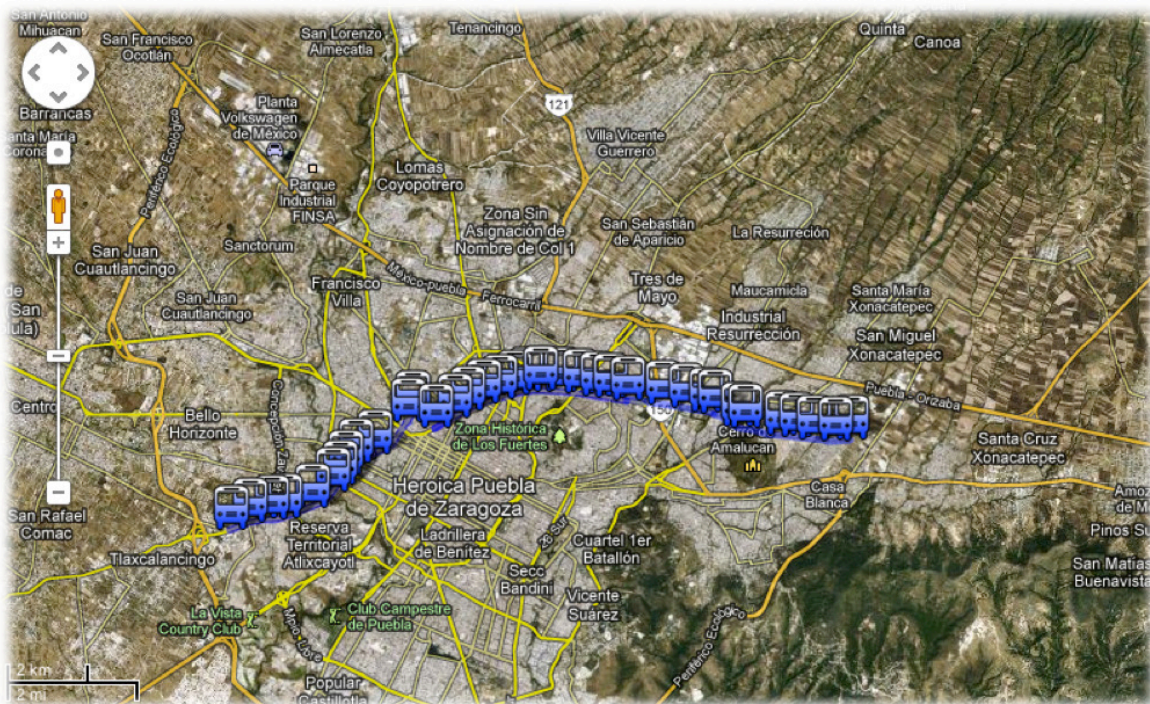
Resultados esperados

- ==> Aumentar la seguridad y confianza de las personas usuarias
- ==> Mas y mejor transporte público
- ==> Contribuir al desarrollo estatal
- ==> Creación de un sistema de transporte masivo en la zona metropolitana del sur poniente al nororiente de la ciudad
- ==> Municipios a los que se atiende: San Andrés Cholula, Puebla y Amozoc
- ==> Dará atención a 400,000 habitantes
- ==> Promedio estimado diario de 110,000 viajes en 18.5 kilómetros mediante 45 autobuses articulados sustituye 203 unidades.

11 Fuente: página web: www.ruta.puebla.gob.mx

==> Disminución de tiempo de traslado hasta en 40 minutos

==> Se mejorará el impacto ambiental, ya que se ahorra un considerable ahorro energético.



Mapa 1. Ruta del Metrobús de Puebla. Fuente: <https://maps.google.com.mx>

De acuerdo a la información de la página web de la Ruta Puebla, los principales beneficios son los siguientes:

Para los usuarios:

==> Traslados con mayor confort y seguridad.

==> Facilidad física para acceder al transporte.

==> Menores tasas de accidentalidad.

==> Acercará a los usuarios a centros generadores de viajes.

Diseño accesible del sistema

El éxito de un sistema BRT en ciudades está en función de la calidad de su



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

planeación, esto incluye la priorización de usuarios a los cuales están enfocados los espacios públicos tomando incluso como uno de éstos cada calle, esto incluye al peatón sobre todas las formas de transporte.

Al ofrecer al usuario las mejores condiciones de accesibilidad se logrará que la eficacia del sistema mejore en los tiempos de transbordo y se eviten accidentes viales al ingresar al sistema.

Para lograr un mejor funcionamiento equitativo del sistema es necesario que la distribución del espacio en la vía pública, la prioridad del tránsito y la reasignación de recursos deberán estar sujetos a la siguiente jerarquía:

- ✓ Peatones
- ✓ Ciclistas
- ✓ Transporte público
- ✓ Transporte de carga
- ✓ Automóviles particulares

Uno de los principios bajo los cuales fue concebido el Primer Corredor de Sistema Integrado de Transporte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Puebla es el del respeto a la dignidad humana, mediante el cual se busca garantizar el acceso equitativo al sistema para todos los usuarios sin distinciones de condición física, edad, sexo, ingresos familiares, religión, ideas políticas, entre otros.

Desde los estudios, diseños e implementación del proyecto se ha tenido en cuenta a los usuarios en situación de discapacidad; desarrollando proyectos y actividades dirigidas a esta población, que les permita contar con un servicio público de transporte digno, amable y seguro.

- ✓ Uso equitativo: Útil y atractivo sin diferenciar los niveles de habilidad.
- ✓ Uso flexible: Amplio rango de preferencias y habilidades individuales.
- ✓ Uso simple e intuitivo: Fácil de entender sin importar el nivel de experiencia, conocimiento, lenguaje o capacidad para concentrarse.
- ✓ Información perceptible: Información necesaria dada de forma efectiva al usuario, sin importar las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del usuario.
- ✓ Tolerancia al error: Diseño que minimice riesgos y consecuencias de



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

acciones accidentales.

✓ Mínimo esfuerzo físico: Cómodo y eficiente, minimizando la fatiga.

✓ Adecuado tamaño de aproximación y uso: Tamaño y espacio adecuado para el acercamiento, alcance, manipulación y uso, sin importar la talla, postura o capacidad motriz del usuario.

Diseño de banquetas

Las banquetas para la circulación peatonal deberán contar con elementos de diseño universal que faciliten la movilidad y el ingreso a las estaciones de forma rápida y segura. Las rampas para silla de ruedas deberán de contar con una pendiente no mayor del 6% al 8% y la altura de las banquetas no debe exceder los 15 ó 18 cm como se muestra en la imagen siguiente:

De acuerdo con ejemplos internacionales y algunos manuales que promueven la mejor convivencia en el espacio público, las rampas de acceso para discapacitados deben contar con elementos que sean fáciles de percibir por personas con debilidad visual o ausencia de ésta. Para ello algunos autores recomiendan el uso de colores específicos y reconocidos mundialmente como uso exclusivo o preferencial para discapacitados como es el color azul con símbolos en blanco, así como la presencia de avisos táctiles de color amarillo que delimiten las zonas peatonales y que marquen una transición entre un espacio de circulación peatonal y una de espera para el cruce de una avenida o el cambio de dirección.

Como se observa, esta política pública implementada por la presente administración en el sector de transporte, se ha diseñado bajo un enfoque de derechos humanos en tanto toma en consideración los problemas específicos a que nos enfrentamos las personas cuando hacemos uso del transporte público, buscando garantizar la seguridad, integridad y dignidad como principios básicos de derechos de las personas que encuentran mayores barreras para el ejercicio de su derecho al tránsito, entendiendo como estas, los factores en el entorno de una persona que, en su ausencia o presencia, limitan la funcionalidad y originan discapacidad (CONADIS:5). Es decir, reconoce que la accesibilidad a los servicios de transporte es un requisito sine quanon para que todas las personas sin importar su condición de discapacidad, edad, condiciones físicas puedan desplazarse en condiciones adecuadas y de manera autosuficiente facilitando su movilidad personal.

Reconoce también el derecho a mejorar el desarrollo de las personas y la sus-



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

tentabilidad de una zona que en virtud de las altas concentraciones poblacionales ve reducido su derecho a un medio ambiente idóneo, entonces observamos la conjunción de una serie de derechos protegidos de primera, segunda y tercera generación.

Respecto a la seguridad, de acuerdo a la información presentada, ésta se refiere principalmente a la disminución de accidentes, que como los estudios muestran, representan un problema creciente en la zona metropolitana, no así a contribuir a asegurar la integridad física o sexual de las personas.

Entonces, aunque la política responde a una exigencia de derechos humanos, no se observa la incorporación de la perspectiva de género en dicha política, aunque en los estudios e investigaciones que se llevaron a cabo previamente para el diseño de esta propuesta de acción gubernamental tomaron en consideración el tema de la accesibilidad, movilidad y tránsito, no se refiere si integran preguntas que revelen si las mujeres y niñas se sienten seguras en el transporte público o en que horarios y días perciben mayor inseguridad. De ahí que surgió la propuesta de elaboración del presente diagnóstico que muestra que el 81% de las mujeres entrevistadas se sienten inseguras cuando hacen uso del transporte, o bien que los lugares que mayor riesgo son la parada(24%), el propio transporte(36%) e incluso los alrededores donde aborda el mismo(25%). Otro dato que observamos en este documento es que el 30% de las mujeres jóvenes ha sido agredida sexualmente mediante tocamientos, situación a la que nos enfrentamos las mujeres comúnmente cuando hacemos uso del transporte público y que se identifica plenamente con la violencia sexual contemplada en la Ley de Acceso Estatal.

Si observamos estos resultados a la luz del reconocimiento que se presenta en el Plan Estatal de Desarrollo 2007-2017, respecto a que los delitos sexuales (violencia sexual) presentan una incidencia superior a la media nacional, aunado a que el presente diagnóstico refleja que el 55% de las mujeres entrevistadas han sentido miedo de ser atacadas sexualmente cuando hacen uso del transporte público, resulta innegable la exigencia de incorporar la perspectiva de género al diseño e implementación de esta política pública, más adelante abordaremos algunas propuestas que pueden ser tomadas en consideración.

De ahí que la implementación de esta política deba ir acompañada de campañas de prevención de violencia contra las mujeres y las niñas que desnaturalicen estas prácticas misóginas además de motivar las denuncias por este tipo de acciones como la vía adecuada para responder a los propósitos planteados en el propio Plan Estatal de Desarrollo.



GOBIERNO
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Esto muestra también la necesidad de una vinculación interinstitucional con la Secretaría de Seguridad Pública para incrementar la presencia de cuerpos policíacos que puedan auxiliar a las mujeres y niñas en caso que lo requieran. Y por supuesto de la Procuraduría General de Justicia si alguna mujer es víctima de violencia en el transporte público y evitar la re victimización, que como se reconoce en el mismo instrumento rector de la política estatal es recurrente, relacionado con el tema, este diagnóstico muestra, que de aquellas mujeres que han vivido algún tipo de violencia en el transporte público el 70% no denunció por diversas razones, el 14% no sabe que puede denunciar las agresiones, igual porcentaje afirmó no confiar en las autoridades y el 16% opina que no sirve de nada hacerlo.

Como se observa, las áreas de oportunidad para hacer del transporte público un espacio seguro para mujeres y niñas son muchas, por ello consideramos que incorporar las propuestas que realizamos en el siguiente apartado y que incorporan además del enfoque de derechos humanos, la perspectiva de género, pueden contribuir a mejorar esta política pública y en general aquellas que implemente el sector de transportes a fin de disminuir y con la sostenibilidad de esta, erradicar la violencia contra las mujeres y las niñas en Puebla.

III.6 Conclusiones

Con base en el diagnóstico realizado a nivel normativo y de la percepción de las mujeres que usan el transporte público en la zona conurbada del Estado de Puebla, a continuación exponemos algunas conclusiones/recomendaciones producto de este análisis, elementos fundamentales para proponer políticas encaminadas a mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte público y para contribuir con ello a la disminución de la violencia comunitaria en el estado de Puebla.

1. Casi el 45% de las jóvenes usuarias de este medio de transporte son jóvenes (de 15 a 24 años de edad).
2. Más del 60% tiene estudios de educación superior (18%) y media superior (43%).
3. 32% de las entrevistadas son estudiantes y 25% son empleadas u obreras. Un 19% se dedica al trabajo doméstico.
4. El municipio donde mayormente residen es Puebla (80%).



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

5. 45% de las usuarias del transporte público de la ciudad de Puebla son jóvenes de 15 a 24 años.
6. 43% de las usuarias tienen concluida su preparatoria, es decir, su grado de estudios es medio superior.
7. 32% de las entrevistadas son estudiantes y 25% empleadas u obreras.
8. 19% de las mujeres se dedican al trabajo doméstico.
9. 80% de las mujeres residen en Puebla.
10. 44% de las mujeres usa el transporte todos los días de la semana.
11. El 77% de las mujeres usa el transporte público en el horario de las 6 a las 12 del día.
12. De este 77% de las mujeres que usa el transporte público en la mañana, 60% refiere sentirse poco y nada segura en su trayecto, es decir, tres de cada cinco mujeres.
13. De quienes usan el horario por la tarde, el 63% se siente insegura en el transporte.
14. En el horario de la noche el número de usuarias disminuye, pero la sensación de inseguridad sube al 45%.
15. Al 72% de las mujeres que usan el transporte público les han dicho piropos o frases obscenas de carácter sexual.
16. Poco menos de la mitad de las mujeres encuestadas manifestaron haber sido denigradas en el transporte público.
17. El porcentaje de mujeres a las que les han hecho sentir miedo de ser atacadas sexualmente en el transporte público alcanza el 46%.
18. 41% de las mujeres encuestadas, ha sido tocada con intenciones sexuales.
19. 17% de las mujeres han pasado la experiencia agresiva de que le muestren los genitales.
20. Este mismo porcentaje (17%) le ha sucedido que se masturben delante de ellas.
21. Al 12% de las mujeres encuestadas las han perseguido para atacarlas se-



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

xualmente.

22. 7% de las mujeres ha sido agredida sexualmente.

23. Al 58% de estas mujeres que han experimentado algún evento de violencia, lo han experimentado en el último año.

24. 60% de las usuarias identifica el propio transporte público como el lugar donde se presenta la violencia contra ellas.

25. 42% identifica como en lugar de agresión los alrededores del lugar donde abordó el transporte.

26. 41% señala la parada del transporte público como el lugar donde se presenta la violencia contra ellas.

27. Identifican la inseguridad en mayor medida en el propio transporte público (34%), en los alrededores a las paradas (25%) y en la parada (24%).

28. El 88% no denuncia estos delitos. Las razones son la desconfianza en el sistema de procuración de justicia.

29. 7 de cada 10 mujeres no saben a dónde acudir para denunciar.

30. 16% opina que no sirve de nada denunciar.

31. Solamente un 11% interpone una denuncia sobre estos delitos.

32. 9 de cada 10 mujeres sí identifican los actos de violencia.

33. Las mujeres encuestadas de 15 a 19 años se sienten mayormente inseguras en el horario de la mañana (51%). El resto (49%) lo percibe así por la tarde. 26% en la noche.

34. Las mujeres de 20 a 24 años de edad tienen una mayor percepción de inseguridad en el transporte público en el horario de la tarde (50%). Casi este mismo porcentaje lo sienten las mujeres de 25 a 29 años en este horario (47%).

35. Por su parte las mujeres de 30 a 34 años de edad, perciben mayor inseguridad en la mañana (46%).

36. Respecto a las mujeres de 45 años y más, una de de cada 4 mujeres se siente segura en el transporte público.

37. Para las mujeres de 35 a 39 años su mayor percepción de inseguridad en



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

la tarde (42%). Las de 40 a 44 años lo perciben más en la mañana (49%), aunque 33% lo siente en la tarde.

38. Hay coincidencia de las mujeres que usan el transporte todos los días que los horarios de mayor riesgo para las mujeres es en la mañana y la tarde (52%).

39. Las mujeres que usan el transporte de lunes a viernes centran su percepción de inseguridad más alta en los horarios de la tarde (47%).

40. Para las mujeres que usan el transporte sólo los fines de semana, es en el horario de la mañana cuando se sienten más inseguras (42%) en el transporte público.

41. Para las mujeres que usan el transporte sólo algunos días de la semana, se sienten más inseguras en la mañana (38%).

42. Es fundamental retomar la fracción VIII del artículo 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla, relativa a la promoción y fomento de los diversos sectores de la sociedad, para conocer su problemática en materia de transportes y servicios auxiliares.

43. En la Ley de Transporte no se aprecia la atribución de generar políticas públicas adecuadas para los diversos sectores de la población de acuerdo a sus propias necesidades, ni se considera el transporte como un derecho humano de las personas.

44. Esta situación se repite en la Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla si bien se aprecia un avance en el reconocimiento de derechos de accesibilidad y a un medio ambiente sano, la visión de ambas leyes continúa siendo manejada con un lenguaje neutral, y como hemos podido observar la neutralidad en los instrumentos normativos implica discriminación hacia las mujeres, en tanto que tenemos necesidades distintas a los hombres. Este lenguaje general también tiene tintes adultocráticos que dejan fuera de protección a las niñas y los niños que hacen uso de los espacios públicos y enfrentan diversos obstáculos en éstos, por ello el nombrarles es necesario para plantear políticas que les consideren como sujetos centrales de las políticas gubernamentales.

45. En el programa de estudios de los módulos de capacitación de los operadores contemplados en el Reglamento de la Ley de Transportes, no se consideran temas como derechos humanos, violencia comunitaria atención diferenciada de acuerdo a condiciones específicas de la población para promover



Gobierno
Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

atención equitativa entre los diversos sectores de la población con quienes tienen contacto diario.

46. En la ciudad transitan más de 6,000 unidades que realizan cada día 2 millones de viajes.

47. Más del 70% de personas que habitan la zona metropolitana de Puebla hacen uso del transporte público.

48. Existe un índice alto de accidentes, tráfico excesivo y concesiones, además de contaminación ambiental.

49. Existen zonas habitacionales con poca atención de transporte público.

50. Hay una alta concentración de estudiantes y empleados alejados de hospitales, escuelas y empresas, que son las más importantes de la zona metropolitana.

51. Se espera que la Ruta del Metrobús de Puebla otorgue mayor confort y seguridad; reduzca las tasas de accidentalidad y brinde facilidad física para acceder al transporte, así como acercar a los usuarios a centros generadores de viajes.

52. Es importante considerar en esta nueva Ruta de transporte el diseño de banquetas que faciliten la movilidad y el acceso a las estaciones de forma rápida y segura.

53. Es fundamental por lo tanto incorporar a esta nueva ruta la perspectiva de género a través de los resultados que arrojó el diagnóstico para reforzar las políticas públicas planteadas por el estado en materia de transporte público



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"



Propuestas



IV. Propuestas para la definición de una política pública de intervención en materia de protección de las mujeres en el transporte público de la zona conurbada del estado de Puebla

A partir de los resultados del diagnóstico, este capítulo presenta propuestas de política pública en materia de protección y ejercicio de las mujeres a vivir en una ciudad segura en los diferentes ámbitos donde, de acuerdo a la Ley de Acceso, se genera la violencia contra ellas. Es en el ámbito comunitario donde enmarcamos este estudio y desde donde proponemos que se genere una relación interinstitucional articulada para lograr generar las condiciones para que las mujeres vivan en un entorno seguro.



Imagen 2. Levantamiento de información

IV.1 Porqué incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas

Como hemos mencionado a lo largo de este documento, el planteamiento de ciudades y comunidades seguras para las mujeres, adolescentes y niñas es nuestro enfoque de acción. Una ciudad segura es aquella donde se garantizan los derechos de las mujeres, donde se promueve la eliminación de la violencia de género, al mismo tiempo que se promueve la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres en todas las esferas de la vida social, económica, cultural y política, es decir, cuando se genera el acceso al empleo, educación, participación política, recursos, recreación, etcétera.

Para promover espacios ciudadanos seguros es necesario crear las condiciones para que lo sean. Es decir, que las personas, especialmente las mujeres y las niñas, puedan disfrutar de una vida pública sin temor a ser agredidas; donde no se ejerza violencia contra ellas, ni en su casa ni en la calle; donde no sean discriminadas y sus derechos económicos, sociales, políticos y culturales estén garantizados, que participen en la toma de decisiones de su comunidad, se les procure justi-



Imagen 3. Levantamiento de información

cia y se atienda, prevenga y sancione la violencia que se ejerza sobre ellas.

En este sentido, se espera que las dependencias que conforman el gobierno estatal y federal, así como otros actores como las OSC, concierten y se articulen en un programa de ciudades seguras para mujeres y niñas con

la finalidad de que en el corto, mediano y largo plazo se avance en crear este entorno amigable, respetable y en el marco de los derechos humanos para las mujeres, adolescentes y las niñas.

Hacerlo desde la perspectiva de género implica analizar que son las mujeres y las niñas quienes más padecen la violencia, que la violencia que sufren es diferente a la que viven los hombres. Las mujeres y las niñas son acosadas sexualmente en las calles, parques y plazas, en las escuelas, en el trabajo y en el transporte público. Están permanentemente expuestas al abuso y violaciones en todos los entornos, espacios públicos y privados. Se limita su acceso a oportunidades porque la inseguridad que perciben y pueden recibir las coloca en una situación donde evitan exponerse. Así, y lo vemos en nuestro entorno, los espacios públicos son más usados por hombres y niños, las plazas, los parques, las calles. Esto en el simbólico social crea una imagen de la mujer "débil", "insegura", "desvalida" que tiene que ser protegida y tener miedo. No es así, la construcción social hegemónica, de relaciones de poder, de privilegios para los hombres respecto a las mujeres, ha conducido a que se "piense socialmente" para los hombres, sin considerar lo que piensan y sienten las mujeres. La violencia comunitaria, en este sentido, nos conmina a generar políticas y diseñar programas para erradicar la violencia contra las mujeres en las ciudades, en las comunidades, en las localidades.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

IV.2 El espacio público: políticas públicas para el ejercicio de derechos humanos de las mujeres y las niñas

“La violencia hacia las mujeres no acaba en el mismo hecho violento, sino que sigue actuando a través de sus consecuencias, ya que las mujeres desarrollan sentimientos que atentan contra su autoestima y seguridad, al mismo tiempo que modifican su vida cotidiana, restringiendo sus movimientos en la ciudad y los espacios públicos...”(Rainero L. Rodrigo M. Citado en Rodigou, 2009:24)

Las consideraciones vertidas en el párrafo anterior respecto a las construcciones de poder, nos llevan al terreno del ejercicio de los derechos humanos, ya que esas relaciones de poder y privilegio son la causa de que mujeres y hombres no obstante tener los mismos derechos, las condiciones de desigualdad impidan que las mujeres los ejerzamos de la misma manera, es decir, si bien de jure tenemos la misma capacidad de goce, de facto la discriminación estructural impide un acceso igualitario.

De ahí que además de incorporar un enfoque de derechos humanos cuya característica es la universalidad, es necesario adicionar la perspectiva de género, ya que como bien señala el Mtro. Emilio Álvarez Icaza(2009), Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), “..el enfoque de género es una herramienta calve para desterrar las desigualdades. Es indispensable, primero, reconocer las diferencias para dar acceso igual y recursos reales. Porque el avance no es posible si no se reconocen esas diferencias y no se formulan los elementos simbólicos para entenderlos, tal como lo ilustra el caso de cuando las mujeres son víctimas de agresión en el transporte público. Pensar que sólo como resultado del transcurso del tiempo las cosas van a cambiar es erróneo. Así no va cambiar nada”

Entonces si al ciclo de las políticas públicas (ver figura 1), incorporamos el enfoque de derechos humanos cuya finalidad es garantizar que la acción guber

amental responda a problemas públicos para salvaguardar la dignidad de las personas en igualdad de circunstancias, además añadimos la perspectiva de género, atendiendo al hecho que por diversas condiciones como la construcción sociocultural de desigualdad entre mujeres y hombres los problemas públicos afectan de manera diferenciada a unas y otros, entonces las políticas que se apliquen deberán responder a las necesidades tanto de los hombres como de las mujeres, mediante acciones específicas que aseguren el disfrute universal de los derechos humanos a toda la ciudadanía.

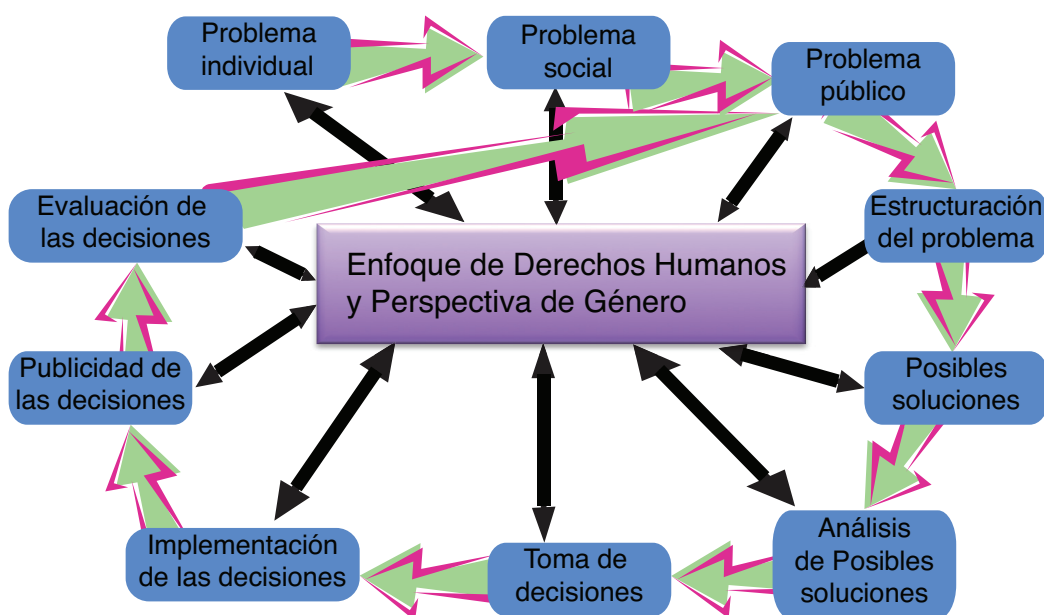


Figura 1. Basado en El Ciclo de vida de las políticas públicas. Fuente: Políticas Públicas y Presupuestos con Perspectiva de Derechos Humanos, Manual operativo para servidoras y servidores públicos

Ahora bien respecto al tema que nos ocupa, el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 de Puebla, proporciona elementos específicos respecto al compromiso de implementar políticas para responder al problema público de la violencia contra las mujeres:

Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017

Un importante avance en el reconocimiento de la violencia contra las mujeres, como un asunto público acorde a la Ley de Acceso Estatal, en el principal instrumento rector de las políticas públicas en el Estado, que se aborda en el eje 4 Política Interna y Seguridad, reconocido como una violación de los derechos humanos de las mujeres:



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

... Es importante mencionar, que existen muchas denuncias en materia de violaciones a los Derechos Humanos en el estado. Además la violencia que se ejerce contra la mujer abarca múltiples y heterogéneas problemáticas: la física, sexual o psicológica, dentro de la familia o en cualquier otra relación interpersonal, e incluye violación, maltrato, abuso sexual, acoso sexual en el lugar de trabajo, en instituciones educativas y establecimientos de salud, tráfico y trata de personas, prostitución, privación arbitraria de la libertad, tortura, secuestro y feminicidio.

Este problema se agrava por la doble victimización que sufren las mujeres por parte de las instituciones públicas, policiales y judiciales, cuando recurren a ellas a denunciar situaciones de violencia o para solicitar apoyo.

A partir de ese reconocimiento en el Plan Estatal se señala, dentro de sus Objetivos y Proyectos Estratégicos, los siguientes:

Transformación de manera integral de la procuraduría de Justicia en una institución que brinde una atención de calidad, digna, pronta y profesional a la ciudadanía:

Estableceremos mecanismos que permitan proteger a las mujeres de la violencia que se ejerce en su contra, así como de la doble victimización que sufren por parte de las instituciones policiales y ministeriales cuando recurren a denunciar las situaciones de violencia para solicitar apoyo.

Firmeza en el combate a la delincuencia.

Cimentar una cultura de prevención del delito. Emprender sólidas acciones de participación social, para hacer de la prevención del delito una práctica ciudadana:

En cuanto a los delitos cometidos contra las mujeres, los sexuales muestran una incidencia superior a la media nacional. Esta dinámica estatal aconseja concentrar la fuerza y la inteligencia policiales en las regiones y los municipios con más recurrencia del problema, a fin de lograr resultados inmediatos...

Promoveremos la erradicación de la violencia, en particular la ejercida contra niñas, niños, jóvenes, mujeres, indígenas, adultos mayores, dentro y fuera del seno familiar.

Si bien es cierto que en el Plan Estatal de Desarrollo no se hace referencia a las causas que generan la violencia contra las mujeres y su perpetuación en las prácticas de la sociedad, al ser precisamente el documento rector de las políticas estatales, si nos ubicamos en el último párrafo citado, entonces es justamente el fundamento



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

idóneo, además por supuesto de la Ley Estatal, General e instrumentos internacionales de la materia, lo que nos lleva a concluir la obligación de las dependencias a actuar en consecuencia, diseñando, implementando y posteriormente evaluando políticas públicas que prevengan, atiendan y sancionen la violencia contra las mujeres en el transporte, entendido como parte del espacio público que comparte la ciudadanía y como uno donde las mujeres perciben mayor inseguridad.

Así, a manera de propuestas presentamos las siguientes. Las primeras se plantean desde la concepción con perspectiva de género; después se plantean estrategias prioritarias para aterrizar en el ciclo de la política pública con acciones concretas que se deberían retomar por las dependencias que, en el marco de la Ley de Acceso de las Mujeres a una vida Libre de Violencia del estado de Puebla, están involucradas en garantizar un ejercicio pleno de derechos de las mujeres y, en este caso, en garantizar la atención, prevención, sanción y erradicación de la violencia comunitaria finalmente, a fin de contar con un marco jurídico que asegure la institucionalización de las propuestas de política pública, se proponen reformas al marco regulatorio del sector de Transportes y a la propia Ley de Acceso Estatal.

Propuestas de carácter rector

Objetivo	Contar con mecanismos seguros para las mujeres en las ciudades, contribuye a tener ciudades más seguras para toda la población		
Punto de partida	El diagnóstico realizado porque eso permite la especificidad en el diseño de las políticas para responder a las necesidades de las mujeres y niñas del estado de Puebla, específicamente las que utilizan el transporte público de la zona conurbada.		
Enfoque de Análisis	El análisis desde la perspectiva de género debe ser el principal componente en todo el proceso del diseño de las políticas públicas.	Considerar que las vivencias cotidianas públicas (en las ciudades y comunidades) y privadas de las mujeres son diferentes que las de los hombres.	El transporte público, como espacio para el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres cuyo fin es salvaguardar su seguridad y dignidad humanas.
Actores Implicados	Funcionariado de los sectores involucrados: Secretaría de Transportes; Secretaría de Infraestructura; Secretaría de Seguridad Pública; Procuraduría General de Justicia; Instituto Poblano de las Mujeres; Comisión de Derechos Humanos del Estado de Puebla	Organizaciones de la sociedad civil Principalmente en el seguimiento, fiscalización y evaluación de las políticas públicas implementadas	Mujeres y niñas Partiendo de la premisa que ellas constituyen la centralidad de las propuestas de política pública.
Resultado	Cualquier programación tiene que dirigirse a la seguridad real de las mujeres y niñas y a su sensación de inseguridad (producto de lo que nos dicen en el diagnóstico).		



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Propuestas estratégicas

De Planeación de Política Pública

==> Contribuir a que las mujeres se sientan seguras de transitar libremente por la ciudad.

==> Institucionalizar campañas permanentes sobre la conciencia pública sobre ciudades seguras para las mujeres con enfoque de derechos humanos.

==> Propiciar conciencia pública acerca de la importancia de generar entornos seguros para las mujeres y las niñas y, por consecuencia, para la población en general a través de reflexionar sobre la situación y difundir el conocimiento para la toma de decisiones.

==> Generar la movilización comunitaria como motor de protección del derecho de las mujeres y las niñas a vivir en un entorno no violento y seguro.

==> Generar conocimiento a través de la investigación sobre el fenómeno para el diseño de políticas públicas asociados a los cambios sociales y sus repercusiones en la vida de las mujeres y las niñas.

==> Crear grupos de trabajo en ciudades seguras para las mujeres que promuevan el debate público sobre asuntos de género.

==> Brindar oportunidades de intercambio de información a diversos grupos involucrados en la iniciativa de ciudades seguras para las mujeres que se conformen a nivel comunitario como producto de la sensibilización.

==> Planificar y diseñar espacios públicos seguros para las mujeres y las niñas.

==> Incrementar mayores opciones para la movilidad digna de la población con discapacidad, adultas mayores, niñas y niños y de las mujeres, tomando en consideración que la mayoría de las veces las mujeres se trasladan con niñas y/o niños, cargamentos como bolsas con despensas o para elaboración de alimentos, entre otras.

==> Incorporar en las políticas públicas que se diseñen la perspectiva de las mujeres y las niñas en lo que hace a iluminación, visibilidad, tránsito vehicular, tránsito peatonal, mobiliario urbano, posibles lugares de escondite, señalización, personal de seguridad, proximidad a otros espacios públicos, proximidad a servicios de emergencia, y acceso al transporte público.

De Transporte Público

- ==> Mejorar las condiciones de traslado y seguridad para usuarias del transporte público.
- ==> Generar mayor conciencia de la situación de las mujeres en el transporte público.
- ==> Definir las rutas y acceso a transporte considerando la perspectiva de seguridad/ inseguridad manifestada por las mujeres y las niñas.
- ==> Garantizar que el transporte público sea seguro para las mujeres atendiendo a sus necesidades y según sus patrones de viajes (múltiples destinos de acuerdo a sus responsabilidades domésticas y de cuidados).
- ==> Fundamentar las políticas públicas en el transporte público tomando en cuenta las distintas experiencias, necesidades y roles de las mujeres.
- ==> Generar estrategias sensibles al género adaptadas a la realidad local para combatir la tendencia a favorecer las necesidades de los hombres en términos de variables como trayectos y frecuencia.
- ==> Considerar en el transporte público las necesidades de jóvenes y adultas(os) mayores, así como personas con discapacidad y otros grupos sociales.
- ==> Reconocer que los temores de las mujeres están basados en la realidad y que son ellas quienes saben cuándo y dónde se sienten inseguras en las ciudades y por qué.

De involucramiento de la población

- ==> Desarrollar capacidades en la población para involucrarse en programas de comunidades seguras para las mujeres.
- ==> Propiciar procesos participativos comunitarios gobierno/sociedad para crear espacios fuertes de relación social.

Propuestas concretas

Temática / Sector	Dependencias involucradas	Estrategias/Líneas de acción
Infraestructura	Secretaría de Infraestructura Instituto Poblano de las Mujeres Comisión de Derechos Humanos del Estado de Puebla	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el entorno y la infraestructura en conjunto con las dependencias involucradas a partir de diagnósticos comunitarios que detecten sitios inseguros para las mujeres y las niñas (alumbrado público, por ejemplo).



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

<p>Transporte Público</p>	<p>Secretaría de Transportes</p> <p>Instituto Poblano de las Mujeres</p> <p>Comisión de Derechos Humanos del Estado de Puebla</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Delimitación de zonas exclusivas para mujeres en el Metrobús. • Unidades exclusivas en autobuses de la Ruta Bicentenario. <ul style="list-style-type: none"> • Revisar la Ruta Bicentenario y el entorno de cada parada, de manera que se mejore la infraestructura (pasajes bien iluminados y equipados; servicio de vigilancia ciudadana en conjunto con el gobierno). • Generar mecanismos de información y consulta en la ruta bicentenario para mejorar el transporte público para las mujeres y para disminuir la inseguridad de quienes son usuarias del mismo. • Incorporación de infraestructura ó equipamiento para personas con discapacidad en modos de transporte masivo y colectivo. • Ampliar la accesibilidad y confort en el transporte público para las personas con discapacidad e incrementar sus posibilidades de movilidad cotidiana. • Transporte gratuito a personas con discapacidad, adultas mayores y mujeres víctimas de violencia que reciban servicios de atención en otras dependencias públicas en los medios de transporte señalados. • Tomar en cuenta los horarios en que las mujeres hacen uso del transporte (muy temprano en la mañana o muy noche) para focalizar las políticas de vigilancia policial y/o de atención ciudadana. • Generar programas focalizados para mujeres de acuerdo a las horas del día en que éstas utilizan el transporte. <ul style="list-style-type: none"> • Generar rutas pensadas según los horarios de las mujeres y los lugares a los que viajan. <ul style="list-style-type: none"> • Impulsar en los horarios de muy temprano en la mañana y muy noche, otras paradas más cercanas a los destinos de las mujeres (servicios entre paradas fijas). • Considerar los costos del transporte público considerando la condición de desventaja económica de las mujeres respecto a los hombres. Caso especial, el de las mujeres que han sido víctimas de violencia y proponer descuentos o exenciones de pago.
---------------------------	---	---



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Capacitación	Secretaría de Transportes Instituto Poblano de las Mujeres	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación y Certificación de Operadores de Transporte Concesionado. • Dirigir y facilitar la realización de sesiones de capacitación, talleres, discusiones grupales, para generar el intercambio de conocimientos y debates permanentes comunitarios sobre la importancia de ciudades y comunidades seguras para las mujeres y las niñas, y para la población en general. • Incorporar programas de capacitación para los operadores de la ruta bicentenario sobre género, tipos y modalidades de la violencia, así como la responsabilidad de generar entornos seguros para las mujeres y las niñas.
Seguridad Pública y Acceso a la Justicia	Secretaría de Seguridad Pública Procuraduría General de Justicia Instituto Poblano de las Mujeres	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar operativos "Pasajeras Seguras". • Fortalecer las políticas y protocolos ya existentes sobre disminuir la violencia contra las mujeres. • Instrumentar políticas con perspectiva de género dirigidas a policías y ministerios públicos a fin de facilitar los procedimientos para la denuncia de delitos sexuales cometidos en el espacio público.
Campañas de difusión	Secretaría de Transportes Instituto Poblano de las Mujeres Comunicación Social del Estado Puebla Tv	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar eventos y campañas que creen conciencia pública sobre ciudades seguras para las mujeres (afiches, sitios web, documentales, artículos en prensa, en las escuelas, en la ruta bicentenario) específicas para la población, es decir, por grupos prioritarios. • Informar a la comunidad en general sobre la importancia de crear entornos seguros para las mujeres en los diferentes espacios de socialización, especialmente en el transporte público.
Participación ciudadana	Instituto Poblano de las Mujeres	<ul style="list-style-type: none"> • Conformar grupos comunitarios contra la violencia comunitaria en las mujeres y las niñas. • Dotar de conocimientos y recursos a los grupos comunitarios en convenio con el gobierno estatal.

Propuestas de reforma a normatividad estatal aplicable

La experiencia en el diseño e implementación políticas de igualdad así como para la prevención, atención y sanción de la violencia de género ha demostrado que contar con un marco jurídico debidamente armonizado a los instrumentos internacionales en materia de derechos humanos ha facilitado crear, establecer e incluso asignar presupuestos que den viabilidad a las propuestas de políticas públicas, de ahí que una vez analizado el marco regulatorio del transporte público en Puebla proponemos considerar las siguientes posibles reformas:



Gobierno FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Normatividad	Propuesta de reformas
Ley para el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia del Estado de Puebla	<p>1. Modificar el artículo 6 fracción IX que define como "ofendida" a la mujer de cualquier edad a quien se le causa algún tipo de violencia, ello porque el término resulta inadecuado en tanto que la violencia va más allá de una simple ofensa, puesto que el sólo hecho de poner en riesgo o más aun causarle daño a una mujer la pone en una situación de víctima de violencia e incluso de conductas que constituyen delitos, dado que las descripciones de los tipos de violencia se identifican plenamente con tipos penales establecidos en el Código de Defensa Social.</p> <p>Esta reforma permitirá además unificar criterios respecto a la Ley para la Protección a Víctimas de Delitos Estatal, que de acuerdo a su artículo 2º define como víctima directa "a toda persona que como consecuencia de la realización de una conducta delictiva, sufre alteraciones psíquicas o físicas; o lesiones que le provoquen la muerte o le produzcan algún tipo de incapacidad sea ésta de carácter temporal o permanente; y como víctimas indirectas a los dependientes económicos de las víctimas directas". Así para el caso de requerir medidas de otorgamiento de protección a que la ley en comento hace referencia, aunada a Ley de Acceso Estatal, favorecerá el acceso a la justicia a las mujeres víctimas de violencia.</p> <p>2.- Modificar el artículo 17 correspondiente a la conceptualización de la modalidad de violencia "en la Comunidad" a fin de definir específicamente que a este ámbito corresponden aquellos actos u omisiones colectivas o individuales que pongan en riesgo, causen daño o sufrimiento a las mujeres y/o causen discriminación, marginación o exclusión en espacios públicos o de uso común y libre tránsito, calles, pueblos, comunidades, barrios, transporte público e inmuebles públicos.</p> <p>3.- Modificar el artículo 34 a fin de incorporar a la Secretaría de Transportes del Estado de Puebla al Sistema Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, a efecto de establecer las políticas públicas y su vinculación interinstitucional en materia de prevención y atención de violencia contra las mujeres en el transporte público e incluso proponer acciones específicas respecto a las medidas que pueda implementar dirigidas a mujeres víctimas de violencia que sean atendidas por otras instancias de gobierno, como exención de pago.</p> <p>4.- Incorporar un artículo en el Capítulo III de la distribución de competencias en materia de prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres a fin de establecer atribuciones específicas a la Secretaría de Transportes del Estado de Puebla para el caso de la violencia contra las mujeres ocurrida en el transporte público, con ello conforme al artículo 42 fracción XXIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública, la Secretaría deberá implementar políticas para garantizar la seguridad de las mujeres y las niñas en el transporte público.</p>
Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla	<p>5.- Si bien la Ley en su artículo 42 hace referencia a la protección y fomento de la seguridad a los conductores que transiten por las vialidades del Estado, no se hace referencia a la protección de las personas usuarias del transporte público, por lo que añadir una fracción que haga referencia a ello, con especial énfasis en mujeres, niñas, niños y en general personas que por alguna condición física lo requiera, será el fundamento para la implementación de las estrategias de carácter rector y estratégicas a que hemos hecho referencia previamente.</p>



Gobierno FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

<p>Ley del Transporte para el Estado de Puebla</p>	<p>6.- Adicionar una fracción al artículo 6° respecto a las competencias del Secretario de Transportes respecto a dictar las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las personas usuarias en el transporte público en colaboración con las dependencias encargadas de la seguridad pública y procuración de justicia, en el caso de las mujeres y niñas, implementar programas de prevención de violencia de género en el transporte público en coordinación con el Instituto Poblano de las Mujeres.</p> <p>7.- Adicionar una fracción al artículo 10, de las atribuciones de los supervisores de la Secretaría, a fin de incorporar la vigilancia de la integridad de las mujeres y niñas usuarias del transporte público.</p> <p>8.- Título Quinto de los Servicios auxiliares del transporte Estatal, Capítulo IV Centros de Capacitación y Adiestramiento, reformar el artículo 114 respecto a la incorporación de cursos sobre derechos humanos, género y prevención de violencia contra las mujeres y niñas, para conductores de vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte.</p> <p>9.- Incorporar en el Título Séptimo de la Educación y Seguridad Vial, Capítulo Único Las Campañas, Programas, Cursos de Educación y Protección Ecológica "y la prevención de violencia contra mujeres y niñas" asimismo, incorporar un artículo respecto al diseño de campañas de prevención de violencia de género, tal como se han incorporado los derechos de accesibilidad de las personas con discapacidad.</p>
<p>Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla</p>	<p>10.- Incorporar en el artículo 24 respecto a los vehículos de servicio público de transporte dentro de los documentos que debe portar y poner a la vista, la calcomanía que le identifique como "pasajeras seguras". Para regular la propuesta contenida en el apartado Propuestas Concretas.</p> <p>11.- Incorporar en el Capítulo VII De la publicidad y propaganda la inclusión de un artículo para fomentar la inclusión de difusión sobre los derechos humanos de las personas y prevención de la violencia contra las mujeres y niñas, como una obligación a los concesionarios o permisionarios.</p> <p>12.- Para regular la propuesta "Generar programas focalizados para mujeres de acuerdo a las horas del día en que éstas utilizan el transporte", incluir en el Capítulo III de los horarios la obligación de fijar en las terminales de pasajeros... las rutas, transportes y horarios de uso preferentes para las mujeres y niñas.</p> <p>13.- Incorporar una fracción al artículo 168 ...los conductores de los vehículos del Servicio de Transporte... deberán abstenerse de XVI.- Realizar cualquier acto identificado como tipo de violencia contra las mujeres y las niñas que dañen o pongan en peligro su integridad física, sexual, psicológica, económica o patrimonial.</p> <p>14.- Capítulo Derechos de los Usuarios, incorporar un artículo donde se establezca que las mujeres y niñas usuarias del transporte público tienen derecho a que se garantice su derecho a no ser víctima de violencia en el transporte y en caso de serlo a recibir apoyo para su atención y denuncia ante las autoridades competentes.</p> <p>15.- Respecto a los requisitos para establecer un sitio, base o terminal a que hace referencia el artículo 182, el lugar deberá contemplar condiciones de seguridad como luz artificial, predios que no se encuentren en terrenos baldíos o que pongan en riesgo a las personas usuarias, particularmente a niñas, niños, mujeres, personas adultas mayores y con discapacidad.</p> <p>16.- Adicionar al artículo 198 fracción IV Programas de Capacitación Módulos básicos: h) derechos humanos de las personas usuarias del transporte público, i) prevención de violencia contra mujeres y niñas y j) un transporte con equidad. En el caso de la acreditación de estos cursos, la institución responsable será el Instituto Poblano de las Mujeres.</p>



Gobierno Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

<p>Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla</p>	<p>17.- Toda vez que la Secretaría de Infraestructura es la dependencia responsable de Establecer normas y lineamientos generales y específicos en materia de infraestructura de comunicaciones y obra pública conforme al artículo 41 fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública, se propone modificar la fracción VI del artículo 14. En la planeación de cada obra pública, se deberá considerar... fr. VI Las medidas de accesibilidad y seguridad que incorporen el enfoque de género y derechos humanos para la conformación de espacios dignos y seguros a mujeres, niñas y niños así como de las personas con discapacidad y adultas mayores, atendiendo a lo establecido en los lineamientos técnicos y demás instrumentos vigentes relacionados con la materia de accesibilidad y seguridad en general;...</p>
<p>Código de Ética de los Servidores Públicos</p>	<p>18.- Toda vez que este Código forma parte del marco normativo de la Secretaría de Transportes y de la Secretaría de Infraestructura, se recomienda adicionar el concepto de derechos humanos, toda vez que el estado a través de las y los funcionarios son entes obligados como garantes de los mismos.</p>

A manera de cierre

Este documento fue elaborado para que las dependencias que conforman el gobierno estatal y que promueven políticas públicas para la ciudadanía, centren su atención en las mujeres y niñas y generen las condiciones para que se sientan seguras en su entorno. El hogar, la escuela, los parques, los mercados, las plazas, el transporte público son lugares donde transitan hombres y mujeres, donde se convive diariamente, donde se generan cambios y se brindan oportunidades encaminadas a la igualdad entre los hombres y las mujeres.

En el caso del transporte público y el entorno que lo rodea, es necesario atender a lo que nos señalan las cifras del diagnóstico que se realizó en estos meses. Es imperativo generar políticas asertivas, focalizadas que generen ciudades y comunidades más seguras para mujeres y niñas. Hacerlo amplia su participación social, económica, cultural y política; ayuda a crear igualdad de oportunidades para hombres y mujeres.

Los espacios públicos si son seguros ofrecen un sinnúmero de oportunidades para el desarrollo y empoderamiento de las mujeres en diferentes áreas de trabajo, educativas, políticas, de recreación. Potencia su capacidad de incidencia al brindarles espacios seguros donde puedan desenvolverse, transitar libremente, en un ambiente que no les devuelva inseguridad y violencia.

El transporte público como arrojan los resultados del diagnóstico y diversos estudios en la materia, son espacios donde ocurren diversas formas de violencia de género hacia la mujer. Estos se cometen de manera cotidiana y van desde el abuso sexual, acoso, manoseo, uso de lenguaje vulgar, intimidación y agresión. No son seguros para las mujeres y limitan, como ya mencionamos, su capacidad de ejercer su derecho a la libertad de movimiento y a usar y disfrutar de la ciudad y sus espacios públicos. Por ello es una condición obligatoria que el go



Imagen 4. Levantamiento de información



Gobierno
Federal

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

bierno y las dependencias encargadas se avoquen a la tarea de garantizar una movilidad segura para las mujeres, entre su hogar y el trabajo, entre su hogar y la escuela de sus hijas e hijos; entre su hogar y la guardería; entre su hogar y los espacios recreativos, etcétera. No hay un espacio donde no se genere movilidad social y éste debe ser un elemento de desarrollo y oportunidades para todas las personas, especialmente para las mujeres y niñas que son quienes más se ven impedidas de disfrutarlos.

Está demostrado por diversos estudios y políticas que prevenir y disminuir la violencia comunitaria contra las mujeres, desde un enfoque de ciudades seguras tiene efectos positivos para toda la ciudadanía. Entre éstos podemos mencionar que se logra un mejor reconocimiento de los derechos de las mujeres y niñas; se genera una mayor independencia de las mujeres y una mayor participación en la vida democrática; se difunde y socializa la reflexión de las relaciones desiguales de poder entre hombres y mujeres y cómo esto es un obstáculo para el desarrollo de ciudades y comunidades; conocimiento público de que la violencia en los espacios públicos y privados están interconectados; el costo político que implica la violencia contra las mujeres en los espacios públicos (gastos de fuerzas policiales, servicios de salud, servicios a víctimas); la consideración de la diversidad de grupos que componen la sociedad y la necesidad de "verlos" y focalizar políticas más inclusivas considerando a poblaciones indígenas, migrantes, comunidades étnico-culturales, mujeres con discapacidad, niñas adolescentes, adultos y adultas mayores, grupos de la diversidad sexual, familias diversas.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Anexos



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores"

QUESTIONARIO VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Nº de cuestionario	Punto de levantamiento	Encuestadora	Día	Hora
<p>Hola, mi nombre es _____, Trabajo para el Instituto Poblano de la Mujer y estamos haciendo una encuesta para mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte público ¿me permite tres minutos de su tiempo? (continuar una vez que confirme su aceptación). Sus respuestas nos servirán mucho, son confidenciales. No hay respuestas buenas o malas, sólo queremos recuperar, sobre todo, su punto de vista por ser usuaria del transporte público.</p>				
<p>1. Edad _____ Más de 15 años, continuar la encuesta. Menos de 15 años, agradecer y realizar nueva elección.</p>				
<p>Pregunta control _____ Ha participado en alguna encuesta referente al transporte público en los últimos tres meses (Si ha participado realizar nueva elección)</p>				
<p>2. Estudios concluidos</p> <p>1 Primaria</p> <p>2 Secundaria</p> <p>3 Preparatoria</p> <p>4 Licenciatura</p> <p>5 Posgrado</p> <p>6 Carrera técnica</p> <p>7 Sin estudios</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>		<p>3. Ocupación o empleo actual</p> <p>1 Labores del hogar</p> <p>2 Empleada u obrera</p> <p>3 Campesina</p> <p>4 Con negocio propio o familiar</p> <p>5 Desempleada</p> <p>6 Estudiante</p> <p>7 Profesionista</p> <p>8 Otro (especifique) _____</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>		<p>4. Municipio de residencia</p> <p>1 Amozoc</p> <p>2 San Andrés Cholula</p> <p>3 Puebla</p> <p>4 Otro</p>
<p>5. Número de días que hace uso del transporte público</p> <p>1 Todos los días</p> <p>2 De lunes a viernes</p> <p>3 Algunos días a la semana</p> <p>4 Sólo los fines de semana</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>		<p>6. En qué horario hace uso del transporte público</p> <p>1 Por la mañana (6 a 12)</p> <p>2 Por la tarde de (12 a 6)</p> <p>3 Por la noche de (6 a 12)</p> <p>4 Por la mañana y por la tarde</p> <p>5 Por la mañana y por la noche</p> <p>6 Por la tarde y la noche</p>		<p>7. Y cuando usted usa el transporte público (leer respuesta) se siente (escribir número de respuesta según sea el caso)</p> <p>1 Muy segura</p> <p>2 Segura</p> <p>3 Poco segura</p> <p>4 Nada segura</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>
<p>8. En el transporte público que utiliza ¿le han sucedido alguna de las siguientes situaciones por parte de un hombre?</p> <p>1 Nunca</p> <p>2 Algunas veces</p> <p>3 Algunas veces</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p> <p>8 ¿La han tocado o manoseado con intenciones sexuales?</p> <p>8 ¿Le han dicho piropos o frases obscenas de carácter sexual?</p> <p>8 ¿Le han hecho sentir miedo de ser atacada sexualmente?</p> <p>8 ¿Le han mostrado los genitales?</p> <p>9 ¿La han agredido sexualmente?</p> <p>9 ¿La han agredido físicamente?</p> <p>9 ¿La han humillado o denigrado?</p> <p>9 ¿Le han dicho palabras o frases que denigran a las mujeres?</p> <p>9 ¿Se han tocado o manoseado los genitales delante de usted?</p> <p>9.1.0 ¿La han perseguido para atacarla sexualmente?</p> <p>8 ¿Se han masturbado delante de usted?</p>		<p>9. ¿Esto le ha sucedido en el último año?</p> <p>1 Si</p> <p>2 No</p>		
<p>10. De las situaciones que mencionó ¿éstas le han sucedido? (puede marcar más de una)</p> <p>1 En la parada del transporte</p> <p>2 En la parada donde bajó</p> <p>3 Dentro del transporte que abordó</p> <p>4 En los alrededores del lugar donde abordó</p> <p>5 En otro lugar ¿dónde?</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>				
<p>11. En el caso que haya respondido afirmativamente en la pregunta 8, ¿Denunció o dio aviso a alguna autoridad sobre el hecho?</p> <p>1 Si</p> <p>2 No</p> <p>99 No contestó</p>				
<p>12. Si la respuesta anterior fue no ¿Por qué?</p> <p>1 No sabía que podía denunciar</p> <p>2 No confío en las autoridades</p> <p>3 No es un delito</p> <p>4 Es normal que ocurra</p> <p>5 No pasa nada</p> <p>6 No sirve de nada denunciar</p> <p>7 Es peor denunciar</p> <p>8 No tengo tiempo</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>				
<p>13. Cree que cualquiera de las situaciones que le señaló anteriormente ¿es un acto de violencia?</p> <p>1 Si</p> <p>2 No</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>				
<p>14. Sabe a dónde denunciar?</p> <p>1 Si</p> <p>2 No</p> <p>98 No sabe</p> <p>99 No contestó</p>				

FUNDACIÓN HINES A.C.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Fuentes consultadas

Bibliográficas

Bronfenbrenner, Urie. *"Teoría Ecológica de Bronfenbrenner"*, Paidós, Ibérica. Buenos Aires, Argentina, 1987d.

Amorós, Celia, *"Feminismos: Igualdad y Diferencia"*. Prólogo de Martha Lamas, UNAM/PUEG, México, 2001, Pág. 11.

Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), México, 2006.

Heineman, Klaus, *Introducción a la metodología de la investigación empírica en las ciencias*, Editorial Paidotribo.

_____, *Análisis por regiones del estado de Puebla, algunos datos y cruces para el análisis de las condiciones de vida de las mujeres* Instituto Poblano de las Mujeres, México, 2011.

_____, *Glosario de términos sobre discapacidad*, Comisión pública Gubernamental en materia de Derechos Humanos, México.

_____, *Hacia una política de Estado con enfoque de derechos humanos y género. Encuentro Internacional sobre política públicas, derechos humanos y género*, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, México, 2009.

_____, *Políticas públicas y presupuestos con perspectiva de Derechos Humanos, Manual operativo para servidoras y servidores públicos*, Oficina en México del Alto comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OACNUDH), Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales México (FLACSO), Fundar, Centro de Análisis e Investigación, AC, Gesoc, Agencia para el Desarrollo, AC, México, 2010.

Organización Mundial de la Salud en su informe 2002 (*World reporto on violence and health, Geneva.WHO. 2002*).

Rodigou, Maite (Coord.), *Violencia hacia las mujeres en políticas de seguridad, Manual de capacitación para agentes de seguridad*, CISCA-Red Mujer y Hábitat de América Latina, Argentina, 2009.

Tepichin Valle, Ana María, Tinat, Karine y Gutierrez de Velazco, Luzelena (Coords), *Los grandes problemas de México Volumen VIII "Relaciones de Género"*, Colegio de México, A.C., México, 2010.



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Legislativas

Declaración de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer

Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer

Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley para la Protección de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes

Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación

Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

La Norma Oficial Mexicana NOM-046-SSA2-2005 de violencia familiar, sexual y contra las mujeres

Ley para el acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Puebla

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla

Ley del Transporte para el Estado de Puebla

Ley de Obra Pública y Servicios relacionados con la misma para el Estado de Puebla

Reglamento de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla

Código de Ética de los Servidores Públicos para el Estado de Puebla

Páginas web

Gobierno de Puebla

<http://puebla.gob.mx/index.php/gobierno/dependencias-entidades-y-organismos>



GOBIERNO FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Primer Corredor Troncal del Transporte Público de la Zona Metropolitana de Puebla

<http://www.ruta.puebla.gob.mx>

Equipo de trabajo

Coordinación del Proyecto

Soc. Adriana García Cruz

Lic. Elena M. Espinosa Morales

Metodología de diseño de muestra

Mtro. Rafael Espinosa Morales

Coordinación de encuestadoras

Soc. Luciano Mendoza Cruz

Encuestadoras

Las encuestadoras que participaron en el levantamiento de la información fueron estudiantes de últimos semestres de las carreras de Derecho, Psicología y Mercadotecnia en diversas Universidades de Puebla.

Ana Bertha Hernández Carpinteyro

Ana Jessica Delta López

Angie Michelle Monterrubio V.

Elizabeth Morales Tellez

Elizabeth Saavedra Palacios

Ingrid Yunuen Jacinto Estrada

Laura Isela Parra Lorenzo

Mardely García Montes

Martha Dafne Juárez Martínez



Gobierno
FEDERAL

"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

Nancy de Jesús Hernández

Stephanie Flores López

Análisis de Datos y Diseño de base de Datos

Lic. José Antonio Salomón

Mtro. Rafael Espinosa Morales

Captura de la Información

Juan Carlos Espinosa Morales

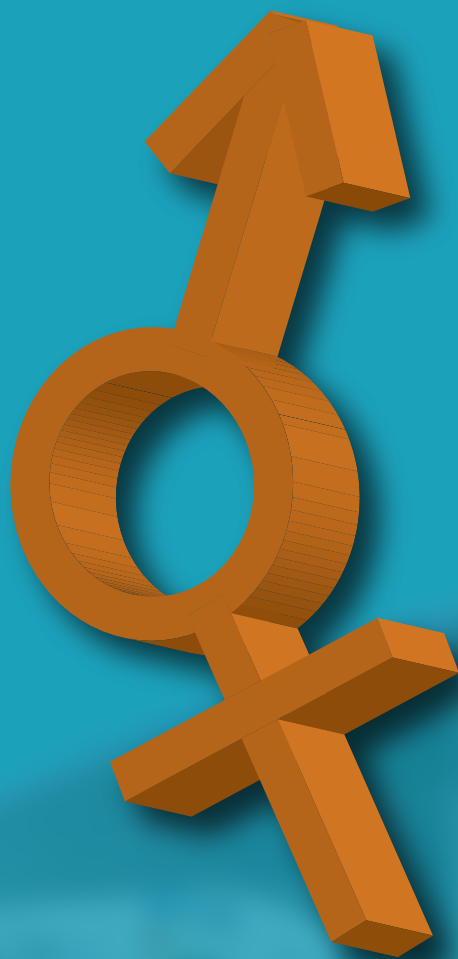
Colaboración del Instituto Poblano de las Mujeres

Lic. Mónica Lara Chaves

Directora General

Supervisión y apoyo institucional

Lic. Alejandro García Soriano



Gobierno
Federal



"Este material se realizó con recursos del Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autores del presente trabajo"

