

PROTOCOLO PARA EL BIENESTAR Y MOVILIDAD DE LAS NIÑAS Y MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO



**GOBIERNO DEL ESTADO DE TLAXCALA
INSTITUTO ESTATAL DE LA MUJER
2023**

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa"11.1. ROP 2023

"Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo"

CONTENIDO

I.	Introducción	2
II.	Glosario	6
III.	Marco Jurídico	13
IV.	Movilidad con Perspectiva de Género	24
V.	Buenas Prácticas Internacionales	30
VI.	¿Cómo se mueven las niñas y las mujeres en Tlaxcala?	36
VII.	Acciones de Prevención	39
VIII.	Primer contacto con la presunta víctima	41
IX.	Pasos para la atención de víctimas en el transporte público colectivo	44
X.	Recomendaciones	49
XI.	Referencia bibliográfica	52

I. INTRODUCCIÓN

La experiencia de ciudad no es la misma para hombres y mujeres. Las ciudades han sido diseñadas históricamente por hombres, lo cual, ha profundizado las desigualdades en razón de género, en especial con respecto al tema de movilidad; basta con reflexionar en cómo las mujeres piensan en su vestimenta antes de realizar un trayecto que implica subirse al transporte público colectivo, o cuando realizan cambios de ruta para no pasar por zonas que no estén bien iluminadas, o sean zonas de riesgo porque no se sienten seguras, o bien, cuando deciden gastar más dinero o no salir porque ya se hizo de noche; las ciudades deben ser espacios inclusivos de transformación donde todas las personas podamos sentirnos seguras, libres e independientes.

Es por ello, que resulta fundamental tener en cuenta los problemas, las necesidades y vulnerabilidades a las que se enfrentan las personas debido a su género, para planificar la movilidad urbana, así como tomar en cuenta la diversidad y características como edad, grupo étnico, nivel de ingreso, tipo de trabajo que desarrollan, tipo de trayectos, entre otros.

Derivado del Diagnóstico sobre Movilidad de Niñas y Mujeres en el Territorio Tlaxcalteca, en el que se retrata la realidad que viven las niñas y las mujeres con respecto a la movilidad en el transporte público colectivo, se integra el presente protocolo como una herramienta que ayuda a definir las políticas, estrategias y lineamientos de actuación de los actores institucionales, empresariales y/o sociales que intervienen en la procuración del bienestar, prevención y en su caso, atención al acoso, hostigamiento o violencia en el transporte público colectivo.

Con este instrumento técnico, se busca incorporar de manera transversal la perspectiva de género en la movilidad urbana del Estado de Tlaxcala, la cual es fundamental para poner en el centro de las políticas públicas a las personas, concebidas como seres integrales y diversos, situados en una realidad social que los condiciona, pero que deben tener la capacidad de transformar.

La movilidad con perspectiva de género es un tema que suma de manera eficiente en la lucha contra la violencia hacia las mujeres y permite saldar brechas de igualdad existentes en la actualidad. Atender a las mujeres ante situaciones de violencia en los espacios públicos, puntualmente en el transporte público colectivo, es una obligación del estado, por ello, es prioritario proporcionar un marco de referencia y guía práctica para las instituciones, organizaciones y personas responsables de tomar decisiones y llevar a cabo acciones que afecten la movilidad y el bienestar de las niñas y mujeres en el transporte público colectivo.

En el protocolo se describen las acciones y medidas específicas a implementar en cada área, se identifican los responsables de llevar a cabo estas acciones, se establecen mecanismos de seguimiento y actualización. Proporciona un marco de referencia y guía práctica para las instituciones, organizaciones y personas responsables de tomar decisiones y llevar a cabo acciones que afecten la movilidad y el bienestar de las niñas y mujeres.

El protocolo tiene como objetivo dar un primer paso hacia la prevención y la atención a los actos de violencia, hostigamiento y acoso contra las mujeres y niñas en el transporte público colectivo, teniendo en cuenta sus dinámicas y necesidades de movilidad, así como las condiciones en las que se presta el servicio y las situaciones de vulnerabilidad que enfrentan las mujeres y niñas en el Estado de Tlaxcala.

Con el presente documento, se busca fomentar espacios seguros para las mujeres y niñas en el transporte público colectivo, para garantizar su derecho humano de vivir una vida libre de violencia.

El protocolo se concentra en dos acciones específicas, en primer lugar, una estrategia de prevención que permita articular un transporte público seguro y, en segundo lugar, atención a actos de violencia, hostigamiento u acoso sexual contra mujeres o niñas en diferentes momentos, identificando actores institucionales y sus responsabilidades.

El Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres (PROABIM) tiene como objetivo general "contribuir a la igualdad de oportunidades y al ejercicio de los derechos de las mujeres, mediante la entrega de subsidios y asesorías dirigidas a los Mecanismos para el Adelanto de las Mujeres (MAM) para que implementen acciones de atención y medidas especiales de carácter temporal con el propósito de disminuir las brechas de desigualdad de género, impulsar el adelanto de las mujeres y alcanzar su bienestar".

Para conseguir dicho objetivo, el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) diseñó quince acciones vinculadas a los proyectos de la Modalidad I, conforme a las Reglas de Operación (ROP) del ejercicio fiscal 2023, y a lo establecido en el Proigualdad 2020-2024. Además, atiende la Recomendación General 25 de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW por sus siglas en inglés), la cual enfatiza "La adopción por los estados parte de medidas especiales de carácter temporal encaminadas a acelerar la igualdad de facto entre el hombre y la mujer". Asimismo, se contribuye con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular el objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Todas estas estrategias fundamentan la creación del

presente protocolo, contemplado dentro de la acción “AT-1-23 que tiene como objetivo contribuir al bienestar y movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad”; para lograrlo, en la fase I se incorporan por parte del Instituto Estatal de la Mujer, órgano rector en materia de género en coordinación con la Secretaría de Movilidad y Transporte (SMYT) del Estado de Tlaxcala, la realización de diversas actividades, entre ellas, la elaboración del protocolo para el Bienestar y Movilidad de las Niñas y Mujeres en el Transporte Público Colectivo, como una herramienta fundamental para guiar la forma de actuación del gobierno estatal y gobiernos municipales, así como , a sus instancias responsables de la prestación de los servicios de transporte público colectivo, desde autoridades de transporte o movilidad, empresas o agrupaciones operadoras de servicios de transporte público colectivo, mecanismos de adelanto de las mujeres, instituciones de atención, acompañamientos, seguimiento y canalización de víctimas hacia los sistemas de procuración de justicia.

II. GLOSARIO

Género. Ideas, creencias y atribuciones sociales y políticas construidas en cada cultura y momento histórico, tomando como base la diferencia sexual; estableciendo normas y patrones de comportamiento, funciones, oportunidades, valoraciones y relaciones entre mujeres y hombres.

Perspectiva de Género. Conforme a la Ley que Garantiza el Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Estado de Tlaxcala, es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres, que tiene como propósito eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad entre los géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor, la igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones.

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

Brecha de desigualdad de género. INMUJERES señala que son las desventajas sociales y económicas debido a la valoración cultural de lo femenino, las cuáles indican las desigualdades en materia de participación, acceso y control de recursos, servicios, oportunidades y beneficios del desarrollo. Las brechas de desigualdad de género son una medida estadística que da cuenta de la distancia entre mujeres y hombres con respecto a un mismo indicador. La cuantificación de las brechas ha estimulado el desarrollo de estadísticas y la formulación de indicadores para comprender las dimensiones de la desigualdad y monitorear los efectos de las políticas sobre su erradicación, así como los avances en la eliminación de la desigualdad comparativamente a través del tiempo.

Acción afirmativa. La Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en su artículo 5 fracción I, define las acciones afirmativas como el conjunto de medidas de carácter temporal correctivo, compensatorio y/o de promoción, encaminadas a acelerar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres”. Las acciones afirmativas son políticas públicas cuyo objetivo es compensar las condiciones que discriminan a ciertos grupos sociales del ejercicio de sus derechos. Se les conoce también como “acciones positivas”, “medidas positivas”, “discriminación en sentido inverso” y “discriminación positiva”¹.

Percepción de Seguridad/Inseguridad. Aquello que mide la sensación de la ciudadanía frente a condiciones de seguridad e inseguridad en su entorno, tanto lo emocional (miedo, rabia, etc.) como lo institucional (desconocimiento, desconfianza, incertidumbre)”.

¹ Congreso de la Unión. (2007). Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Cámara de Diputados. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_010621.pdf

La Ley que Garantiza el Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Estado de Tlaxcala señala en su artículo 5, las siguientes definiciones conceptuales que resultan de interés para este protocolo:

Violencia contra las mujeres. Cualquier acción u omisión que, por razón de su género, les cause daño o sufrimiento. Es una de las manifestaciones más claras de desigualdad entre mujeres y hombres que produce condiciones y contextos claramente inequitativos para las mujeres, en el que, las manifestaciones de violencias exacerban las desigualdades. Es imprescindible señalar que la violencia es un ejercicio de poder, a través del cual se establecen normas, valores, roles y significados de ser mujer y ser hombre que se manifiesta de distintas maneras y en distintos ámbitos.

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

Víctima. La mujer de cualquier edad a quien se le inflige cualquier tipo de violencia.

Agresor. La persona física o moral que inflige cualquier tipo de violencia contra las mujeres.

Estado de riesgo. Es la característica de género que implica la probabilidad de un ataque social, sexual, delictivo individual o colectivo, a partir de la construcción social de desigualdad y

discriminación, que genera miedo, intimidación, incertidumbre o ansiedad ante un evento impredecible de violencia.

Daño. Es la afectación o menoscabo que recibe una persona en su integridad física, psicoemocional o patrimonial, como consecuencia de la violencia contra las mujeres.

Por la especificidad del presente protocolo, se utilizarán los siguientes conceptos que se definen conforme a los Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo:

Acoso sexual: es una forma de violencia contra las mujeres en la que existe un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para quien es víctima. Es justo este estado de indefensión el que requiere de una atención integral para las mujeres, así como acciones en los tres órdenes de gobierno.

Acoso sexual callejero: es una forma de violencia contra las mujeres que corresponde a toda práctica con connotación sexual explícita o implícita, que proviene de un desconocido, que posee carácter unidireccional, que ocurre en espacios públicos y tiene el potencial de provocar malestar en el/la acosado/a. Se incluyen todas las prácticas que tienen connotación sexual, que son recibidas desde una persona desconocida, que ocurran en espacios públicos o semipúblicos. No siempre se tiene por objetivo la posesión sexual, sino que puede funcionar como mera afirmación de la dominación. Es decir, las diversas manifestaciones del acoso sexual callejero (miradas lascivas, sonidos, “piropos”, tocamientos, entre otros) no tienen como fin necesariamente

concretar la posesión sexual, sino que se trata de lo que la persona puede apelar para demostrar a sus pares, que es más viril que ellos y que se encuentra en una posición dominante, que le permite realizar estas acciones de manera pública y con impunidad.

Acoso Sexual en el Transporte Público Colectivo. Si bien existen diferentes definiciones conceptuales entre violencia sexual, acoso sexual y acoso sexual callejero; el acoso sexual para este protocolo será entendido como una forma de violencia contra las mujeres que engloba todas aquellas conductas, prácticas y diversas manifestaciones de connotación sexual, como pueden ser miradas lascivas, sonidos, “piropos”, tocamientos, roces; que son recibidos desde una persona desconocida o no, que ocurran a bordo de la unidad de transporte o en la infraestructura de acceso.

Agresión sexual. Es una forma de violencia contra las mujeres a través de acciones que se ejercen sobre una persona que atenta contra la libertad sexual de otra persona con violencia o intimidación.

Centro de Transferencia Modal. Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Derrotero. Tramos de vialidades por los que recorre una unidad de transporte público para transitar de un origen a un destino. Generalmente se utiliza para definir los caminos alimentadores de la ruta.

Infraestructura de acceso. Conjunto de vías e instalaciones fijas necesarias para el acceso de las personas a las unidades del servicio de transporte público colectivo en las ciudades. También considera los espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular.

Operación del transporte público. Conjunto de acciones que intervienen en la prestación del servicio de transporte, desde la gestión del recurso humano, tecnológico, vehicular, a través de las reglas y condiciones que se definen para los sistemas de transporte público, ya sea operados por empresas públicas o privadas.

Persona conductora de transporte. Persona que realiza el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público de transporte, misma que cuenta con la capacitación y autorización técnica y legal para conducir a lo largo de la vía pública.

Persona operadora de transporte. Persona moral o física que realiza la prestación del servicio público de transporte de personas. Puede ser una empresa pública o privada. En este último caso se avala a través de mecanismos de relacionamiento público-privado que determinan las condiciones para la operación y explotación del servicio público local de transporte de personas.

Persona usuaria del transporte público. Todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del servicio de transporte público colectivo.

Servicio de transporte público. Es la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga. Puede ser una empresa pública o privada. En este último caso se avala a través de mecanismos de relacionamiento público-privado que determinan las condiciones para la operación y explotación del servicio público local de transporte de personas.

Transporte público colectivo/concesionado. Es el servicio que se presta a través de una persona física o moral que cuenta con un instrumento administrativo de relacionamiento público-privado, tal como una concesión y/o permiso otorgado por la autoridad correspondiente, que establece las condiciones de la operación, para el traslado de personas a través de una ruta o sistema específico.

III. MARCO JURÍDICO

INTERNACIONAL.

Plataforma de Acción de Beijing 1995.

Convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Primera Conferencia sobre la Condición Jurídica y Social de la Mujer, también conocida como la Conferencia Mundial del Año Internacional de la Mujer se celebró en México en 1975.

Los temas abordados en la Conferencia dieron pauta a que, cinco meses después, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el Decenio de las Naciones Unidas sobre la Mujer: Igualdad, Desarrollo y Paz, 1976-1985, dedicado a una acción eficaz y sostenida en los planos nacional, regional e internacional para aplicar el Plan de Acción Mundial y las resoluciones conexas a la Conferencia.

Al lanzar el decenio, las Naciones Unidas planificaron una Conferencia intermedia de evaluación (Segunda Conferencia Mundial, Copenhague, 1980) y una de evaluación final del Decenio (Tercera Conferencia Mundial, Nairobi, 1985), en la que se adoptaron por consenso, las estrategias hacia el futuro y el seguimiento de programas concretos de acción.

La Cuarta Conferencia Mundial que reunida en Beijing del 4 al 15 de septiembre de 1995, renovó el compromiso de la comunidad internacional con los objetivos de la igualdad entre los géneros, el desarrollo y la paz para todas las mujeres e hizo que el tema del adelanto de la mujer entrara al siglo XXI.

En su inciso “H” establece que los mecanismos institucionales para el adelanto de la mujer se han orientado entre otras cosas, a diseñar, fomentar, aplicar, ejecutar, vigilar, evaluar, estimular y movilizar el apoyo de políticas que promuevan el adelanto de la mujer.

Medidas que han de adoptar los gobiernos:

Crear, sobre la base de un sólido compromiso político, un mecanismo nacional, cuando no exista, y fortalecer, según proceda, los mecanismos nacionales existentes para el adelanto de la mujer en las instancias más altas de gobierno, en la medida en que sea posible.

En sucesivas conferencias internacionales se ha subrayado la necesidad de tener en cuenta los factores relacionados con el género en la planificación de las políticas y los programas.

En lo general, señala la implementación de mecanismos que deben proporcionar los gobiernos nacionales para:

- Facilitar la formulación y aplicación de políticas gubernamentales sobre igualdad entre mujeres y hombres,
- Plantear estrategias para lograrlo y;
- Promover la coordinación interinstitucional para incorporar la Perspectiva de Género².

Convención Sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra La Mujer (CEDAW).

² <https://www.unwomen.org/es/how-we-work/intergovernmental-support/world-conferences-on-women>

Aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979 y entró en vigor como tratado internacional el 3 de septiembre de 1981. Este documento enmarca los derechos humanos de las mujeres y su principal aportación radica en que, pone de manifiesto todas las esferas en que las mujeres sufren desigualdad y discriminación. La Convención define el significado de la igualdad e indica cómo lograrla; establece no sólo la declaración internacional de derechos para la mujer, sino también una serie de acciones que los Estados Parte deben cumplir para garantizar el goce de estos derechos.

Con base en lo establecido en el artículo 17 de la Convención, se conformó un Comité encargado de vigilar las acciones de los estados parte a través de informes anuales, los cuales tienen que presentar y justificar elementos y estrategias dirigidas al combate de la discriminación y la defensa de los derechos humanos de las mujeres³.

Convención Interamericana para Prevenir, Erradicar y Sancionar la Violencia en Contra de la Mujer, (Convención de Belém do Pará).

La Convención de Belém do Pará establece por primera vez el derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencia. Este tratado internacional ha dado pauta para la adopción de leyes y políticas sobre prevención, erradicación y sanción de la violencia contra las mujeres en los Estados Parte de la Convención; formulación de planes nacionales; organización de campañas e implementación de protocolos y de servicios de atención, entre otras iniciativas, y ha sido un aporte significativo al fortalecimiento del Sistema Interamericano de Derechos Humanos.

³ <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/declaration-elimination-violence-against-women>

Además, establece que la violencia contra las mujeres contraviene el derecho de toda persona a ser tratada con dignidad y respeto, en un entorno libre de violencia y discriminación. Ante esto, los Estados del Continente Americano sumaron esfuerzos para crear, el 9 de junio de 1994, en el Pleno de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer ('Convención de Belém do Pará'). México, comprometido con los principios rectores —la no violencia y la no discriminación— de la Convención, ratificó este instrumento internacional de naturaleza jurídica vinculante el 19 de junio de 1998⁴.

Novena Conferencia Regional de la Mujer de América Latina y el Caribe, junio de 2004, Consenso de México.

Los gobiernos de los países participantes en la novena Conferencia Regional de la Mujer de América Latina y el Caribe, reafirmaron su compromiso por asegurar la plena incorporación de la Perspectiva de Género en todos los Planes y Programas de gobierno.

La Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, es un órgano subsidiario de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), convocada con carácter permanente y regular, con una frecuencia no superior a tres años, para identificar la situación regional y subregional respecto a la autonomía y derechos de las mujeres⁵.

Décima Conferencia Regional de la Mujer de América Latina y el Caribe, Quito, Ecuador, agosto de 2007, Consenso de Quito.

⁴ <https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Convencion-Belem-Para.pdf>

⁵ <https://www.cepal.org/es/eventos/novena-conferencia-regional-la-mujer-america-latina-caribe>

En la reunión realizada en la Ciudad de Quito, las representantes de los mecanismos para el desarrollo de las mujeres, reconocieron la labor de los mecanismos institucionales “consistentes en la formulación, el diseño y la gestión de Políticas Públicas para la igualdad entre mujeres y hombres al más alto nivel de los Estados de la región y, a la vez, conscientes de que los Estados son quienes deben asumir los retos que demanda la garantía de los derechos humanos de las mujeres, niñas y adolescentes”.

En el Consenso de Quito se exhorta a asegurar que los derechos sexuales y reproductivos, que forman parte de los derechos humanos, y el acceso universal a la salud integral, que incluye la salud sexual y reproductiva, se consideren requisitos indispensables para garantizar la participación de las mujeres en la vida política y en el trabajo remunerado y, por ende, en puestos de toma de decisiones para todas las mujeres, prioritariamente las jóvenes, las más pobres, las indígenas, las afrodescendientes, las rurales y las que tienen alguna discapacidad⁶.

Agenda de Desarrollo Sostenible 2030.

En septiembre de 2015, los 193 estados miembros de las Naciones Unidas aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual establece un férreo compromiso internacional por avanzar hacia un desarrollo con sostenibilidad económica, social y ambiental. La Agenda 2030 contempla 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas específicas a alcanzar en el año 2030.

De estos objetivos, el presente protocolo se alinea al objetivo 5, que establece el compromiso de lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas; así como al objetivo 11 sobre ciudades y comunidades sostenibles, que establece en su meta 2 el

⁶ <https://www.cepal.org/es/eventos/decima-conferencia-regional-la-mujer-america-latina-caribe>

compromiso de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y todas, mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños y las niñas, las personas con discapacidad y las personas de edad⁷.

Acuerdo del Clima de París 2015 y la Nueva CEPAL - Serie Comercio Internacional N°152 **Políticas de movilidad y consideraciones de género.**

Es un acuerdo histórico para combatir el cambio climático y acelerar e intensificar las acciones e inversiones necesarias para un futuro sostenible con bajas emisiones de carbono. El Acuerdo de París se basa en la Convención de París y, por primera vez, hace que todos los países tengan una causa común para emprender esfuerzos ambiciosos para combatir el cambio climático y adaptarse a sus efectos, con un mayor apoyo para ayudar a los países en desarrollo a hacerlo. Como tal, traza un nuevo rumbo en el esfuerzo climático mundial. En su artículo 7 en el numeral 5, señala que las partes reconocen que la labor de adaptación debería llevarse a cabo mediante, un enfoque que deje el control en manos de los países, responda a las cuestiones de género y sea participativo y del todo transparente, tomando en consideración a los grupos, comunidades y ecosistemas vulnerables, y que dicha labor debería basarse e inspirarse en la mejor información científica disponible y, cuando corresponda, en los conocimientos tradicionales, los conocimientos de los pueblos indígenas y los sistemas de conocimientos locales, con miras a

⁷ Pérez, G. 2019. "Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina", serie Comercio Internacional, N°152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

integrar la adaptación en las políticas y medidas socioeconómicas y ambientales pertinentes, cuando sea el caso⁸.

Agenda Urbana acordada en el marco de la reunión de HABITAT III desarrollada en Quito en 2016.

La Nueva Agenda Urbana (NAU) es la guía global más importante que orienta de forma clara, cómo la urbanización bien planificada y gestionada puede ser una fuerza transformadora para acelerar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

La NAU es una guía para el desarrollo de políticas y acciones urbanas sostenibles. Su uso permite transferir el conocimiento de manera accesible, fortaleciendo las capacidades en todos los niveles y entre todos los interesados en temas de ciudad, sin dejar a nadie ni a ningún territorio atrás.

Para incorporar adecuadamente los temas de género en las políticas de movilidad, se debe tener presente la interseccionalidad y las desigualdades cruzadas existentes en la región, es decir, las enormes desigualdades existentes entre las propias mujeres que multiplican su situación de pobreza y vulnerabilidad.

NACIONAL.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley del Instituto Nacional de las Mujeres;
- Ley General de Igualdad entre las Mujeres y Hombres;

⁸ <https://unfccc.int/es/most-requested/que-es-el-acuerdo-de-paris>

- Ley Federal para Prevenir y eliminar la Discriminación;
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Programa Nacional de Igualdad y no Discriminación 2019-2024;
- Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los Delitos en Materia de Trata de Personas y para la Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos;
- Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia;
- Ley para la Protección de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes;
- Lineamientos que regulan la aplicación de las medidas administrativas y de reparación del daño en casos de discriminación;
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

LOCAL.

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala;
- Plan Estatal de Desarrollo 2021 – 2027;
- Ley de Igualdad entre las Mujeres y Hombres del Estado de Tlaxcala;
- Reglamento de la Ley de Igualdad entre las Mujeres y Hombres del Estado de Tlaxcala;
- Programa Estatal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres;
- Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Estado de Tlaxcala;

- Ley que Garantiza el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Estado de Tlaxcala;
- Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Gobierno del Estado de Tlaxcala;
- Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- Código de Procedimientos Penales para el Estado Libre y Soberano de Tlaxcala;
- Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala;
- Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala en materia de Transporte Público y Privado;
- Iniciativa de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Tlaxcala;
- Planes y Programas de Desarrollo Urbano Municipal.

Estos ordenamientos regulan y fundamentan el presente documento; en el artículo primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establece que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece. Además, en el párrafo tercero del mismo artículo dice que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Por otra parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 21, establece que el sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Para cumplir con lo anterior, en el artículo 22 fracción III, específicamente señala que las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. **Ajustes razonables:** Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- II. **Diseño universal:** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
- III. **Perspectiva de género:** El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

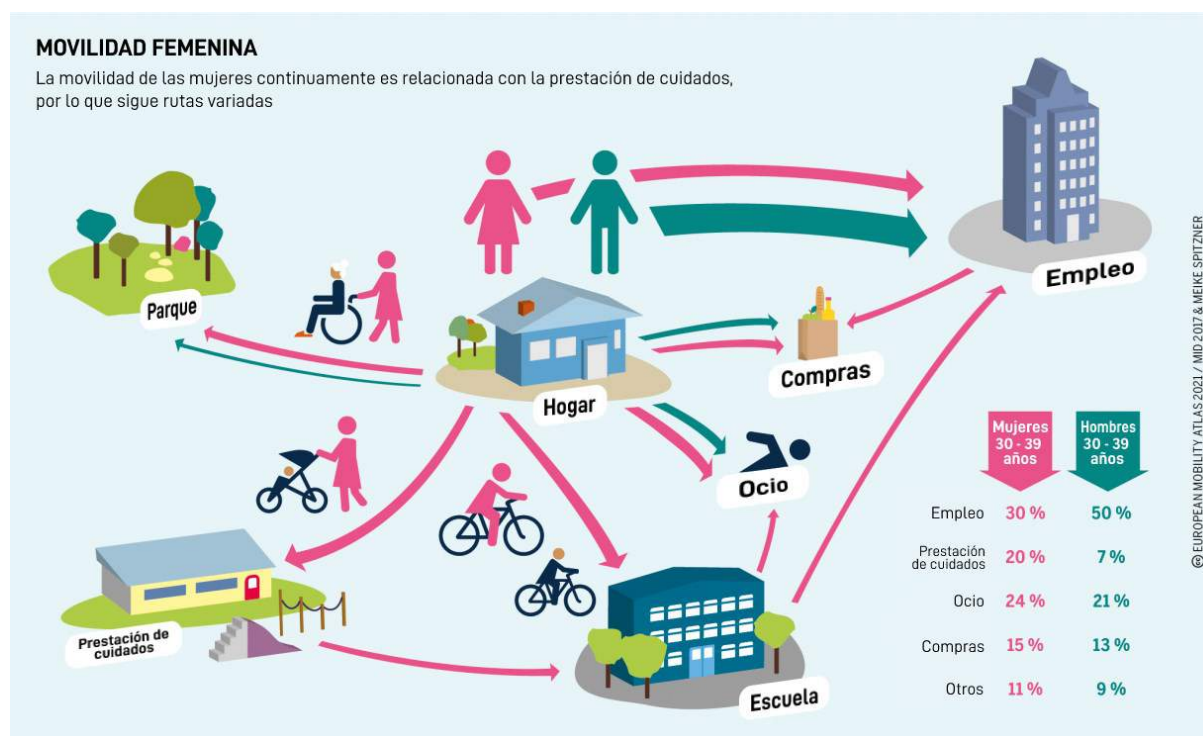
Que las disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia prevén que las medidas que se establezcan deben encaminarse a la prevención, atención, sanción y erradicación de todos los tipos de violencia contra la mujer.

Que la Ley que garantiza el acceso a las mujeres a una Vida Libre de Violencia de Tlaxcala, en el artículo 1 señala que disposiciones de esta ley, tienen por objeto prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como, garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación en el Estado de Tlaxcala. Y, en el artículo 4 indica que todas las medidas que se deriven de esta ley garantizarán la prevención, atención, sanción y erradicación de todos los tipos de violencia contra las mujeres durante su ciclo de vida y para promover su desarrollo integral y su plena participación en todos los ámbitos sociales.

IV. MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad con perspectiva de género se refiere a considerar las diferentes necesidades, experiencias y capacidades de las personas según su género al diseñar políticas y proyectos de movilidad urbana.

Esto implica analizar cómo las personas, según su género, pueden tener diferentes oportunidades de acceso y uso del transporte público colectivo, espacios peatonales, ciclovías, entre otros, y cómo esto puede afectar su calidad de vida y libertad de movimiento.



Fuente: EUROPEAN MOBILITY ATLAS 2021 en <https://mx.boell.org/es/2021/03/24/mujeres-en-movimiento-movilidad-sostenible-y-genero>

La movilidad con perspectiva de género busca eliminar las barreras y discriminaciones que puedan existir en el ámbito de la movilidad, como la falta de seguridad en el transporte público, la falta de iluminación en las calles, la división del espacio público en función de estereotipos de género.

Su objetivo es promover la inclusión y la igualdad de oportunidades, garantizando que las mujeres, las personas de la comunidad LGBTQ+, las personas mayores y las personas con discapacidad tengan un acceso equitativo y seguro a los diferentes modos de transporte y espacios urbanos, y puedan disfrutar de una ciudad más equitativa y sostenible.

El documento Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: “Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte”, señala que incluir la perspectiva de género en la movilidad significa, avanzar en tres ámbitos:

1. Garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana;
2. Ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y,
3. Avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

Esto implica, necesariamente, pensar en términos de promover las tres autonomías de género propuestas por la CEPAL:

1. Autonomía física,
2. Autonomía económica, y

3. Autonomía en la toma de decisiones⁹.

Teniendo autonomía en estos aspectos, las mujeres podrán contar con la capacidad y las condiciones concretas para decidir libremente sobre diversos aspectos de su vida.

Integrar la perspectiva de género a los sistemas de movilidad y transporte público colectivo no es tarea fácil, para lograrlo, se deben incorporar acciones y características específicas que abonan a la igualdad de género. Conforme al estudio Movilidad con Perspectiva de Género, al analizar la movilidad con perspectiva de género se deben incluir:

- **Movilidad Cotidiana y Cuidadora.** El diseño del sistema de movilidad debe realizar recorridos funcionalmente útiles, multimodales, que apoyen las tareas de cuidado, tanto las no remuneradas como las personas trabajadoras del hogar. Este tipo de movilidad incluye:
 - Sistema de movilidad cotidiana integral, que es la que contiene a todos los tipos de movilidad, no únicamente la movilidad laboral.
 - Infraestructuras cotidianas y de cuidado, que tomen en cuenta a la diversidad de personas usuarias del servicio.
 - Conexiones intermodales centradas en la movilidad cotidiana, con información horaria clara y visible.
- **Movilidad accesible y diversa.** Esta cualidad tiene como objetivo lograr que el sistema de movilidad y transporte responda a la diversidad de necesidades, ritmos, cuerpos, estados de salud y niveles económicos. Para ello es necesario implementar acciones para ofrecer:

⁹ Banco de Desarrollo de América Latina CAF, 2020. Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género, Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.

- Accesibilidad universal en la cadena de desplazamiento para todas las personas, atendiendo el bienestar en la movilidad de las personas con diversos estados de salud física y mental.
 - Diversidad de cuerpos, pensando las infraestructuras del sistema de movilidad para que pueda acoger a los diferentes cuerpos tanto de la infancia, personas mayores, jóvenes, personas con identidad trans o identidades disidentes, con diferentes pesos y medidas.
 - Equipamiento;
 - Señalética peatonal y de bicicleta.
- **Movilidad segura y libre.** Amplia el concepto de seguridad en el transporte, incorporando el abordaje de las violencias contra las mujeres, el acoso sexual y otros delitos de odio (racismo, lgtbofobia, capacitismo), y condiciona la percepción de miedo y seguridad a la movilidad de las personas, y en particular de mujeres y niñas. Incluye:
 - Protocolos de abordaje de las agresiones sexuales en el sistema de movilidad y el desarrollo de campañas de prevención y sensibilización, habilitando líneas de atención para casos de acoso y agresiones sexuales, desarrollando y fortaleciendo los circuitos de atención y denuncia, y las sanciones.
 - Seguridad vial para la diversidad de personas.
 - **Movilidad nocturna y festiva.** Análisis de la movilidad 24/7, que responda a las actividades nocturnas y en días festivos por motivos laborales, de cuidados y de ocio. Este tipo de movilidad toma en cuenta:
 - Infraestructuras de movilidad y transporte seguras, como paradas de colectivo y estaciones de metrobus, que respondan a los criterios de seguridad de las mujeres en

horarios nocturnos y festivos cuando hay menos visibilidad y menos presencia de personas.

- Programas de transporte nocturno colectivo, que estén vinculados a zonas de trabajo, ocio o cuidados (hospitales) donde no llegue la red de transporte público o colectivo.
- Programas de parada a demanda, que permitan reducir los trayectos a pie entre paradas de transporte y destino final, sobre todo vinculado al transporte colectivo.
- Arribo predictivo en todo el sistema, que permita tomar decisiones anticipadas de trayectos.

Algunas acciones que se pueden tomar para promover la movilidad con perspectiva de género son:

- Garantizar que todas las personas tengan acceso equitativo a los servicios de transporte público, incluyendo rutas y horarios adecuados.
- Implementar medidas de seguridad para abordar las preocupaciones específicas relacionadas con el género, como la iluminación adecuada, la presencia de personal de seguridad, cámaras de vigilancia y espacios seguros para la espera y el uso del transporte público.
- Asegurarse de que los espacios públicos estén diseñados para ser inclusivos y seguros para todas las personas, considerando aspectos como la eliminación de barreras físicas, la inclusión de baños accesibles y espacios para la lactancia materna, y el diseño de calles y aceras que promuevan la seguridad y la comodidad de las personas.
- Involucrar a las personas en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad, especialmente a aquellas que históricamente han sido excluidas o marginadas, como las mujeres, las personas LGBTQ+ y las personas con discapacidad.

- Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, que pueden mejorar la accesibilidad, la salud y la calidad de vida de las personas, especialmente de aquellas que enfrentan desafíos específicos en el transporte público.

Implementar políticas que mejoren la movilidad con perspectiva de género, favorece en la lucha para lograr la igualdad entre hombres y mujeres, además, permite la cohesión y la igualdad social, reduce la pobreza, mejora el acceso a salud y educación para toda la población; el presente documento, favorece la incorporación de la perspectiva de género en las políticas de movilidad en el transporte público colectivo del Estado de Tlaxcala¹⁰.

¹⁰ Col- lectiu Punt 6, CAF (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.

V. BUENAS PRÁCTICAS INTERNACIONALES

Las buenas prácticas constituyen herramientas valiosas que nos guían hacia una mayor eficiencia, efectividad, calidad y sostenibilidad en todas las áreas en las que se desarrolla la actividad administrativa del Estado. Son métodos, pautas de actuación o enfoques que nos permiten tener una nueva visión en diversas áreas de las organizaciones e instituciones, para aprender de experiencias exitosas y mejorar sus propios métodos y enfoques, con la finalidad de alcanzar objetivos específicos con los mejores resultados, en menos tiempo y con menos recursos.

Al utilizar buenas prácticas, se minimiza la probabilidad de errores, ya que se basan en el aprendizaje de experiencias anteriores que han demostrado que funcionan, por ello, ofrecen una base sólida para crear nuevas ideas y perspectivas sobre una base probada y exitosa. Además, las buenas prácticas se pueden compartir y replicar en diferentes contextos, lo que permite a otras personas y organizaciones beneficiarse de los conocimientos y experiencias previas.

El Decálogo para Planes de Movilidad Urbana Sostenible con Perspectiva de Género del Banco Interamericano de Desarrollo, recopila algunas buenas prácticas en materia de movilidad con perspectiva de género. Estos proyectos sirven de apoyo y fundamentan el presente documento:

BÁJALE AL ACOSO.

Es un proyecto integral que fue puesto en marcha desde marzo de 2017 en la capital de Ecuador, el proyecto tiene 2 etapas, una de atención a víctimas de acoso en el transporte público colectivo, con un procedimiento lo más sencillo posible en un momento tan sensible para la víctima. Se realiza la denuncia mediante un mensaje gratuito enviando la palabra "ACOSO" y el número del autobús. En ese momento se activa una alarma dentro de la unidad de transporte y se comunica a un centro de operaciones que recibe el mensaje. En un lapso máximo de un minuto se activan

protocolos de atención y seguimiento, la víctima recibe una llamada de psicólogos, mientras la policía y los equipos de la empresa de transporte se activan para intervenir en la siguiente parada; además, un eje preventivo que se basa en una serie de capacitaciones que tienen como objetivo desnaturalizar el acoso sexual y difundir el uso de la herramienta digital, tanto para funcionarios del sistema de transporte (incluidos conductores, recaudadores, guardias de seguridad y policía metropolitana) como para usuarios del sistema.

PLAN DE GÉNERO Y MOVILIDAD DE BUENOS AIRES (ARGENTINA).

En 2019, la Secretaría de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires presentó su Plan de Género y Movilidad, en conjunto con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. El plan busca sentar las bases para pensar una ciudad con perspectiva de género, segura, diversa y equitativa. Dentro del plan se realizó un diagnóstico de las mujeres y su movilidad: la movilidad cotidiana, el trabajo, los tiempos, la seguridad, la seguridad vial y las mujeres al volante. Con base en este diagnóstico y la normativa vigente, se creó el plan como una agenda estratégica, abierta y dinámica, enfocada en desarrollar una política integral para las mujeres en el transporte urbano.

EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ.

Esta entidad administrativa y legalmente constituida, coordina a diez municipios que hacen parte del Valle de Aburrá: Medellín como municipio núcleo, así como los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, Sabaneta, Envigado, La Estrella y Caldas con los que se encuentra conurbado. Entendiendo la difusión de las fronteras y la interrelación de las dinámicas territoriales, de movilidad, ambientales, económicas y sociales, el Área Metropolitana coordina y homogeniza las políticas para responder de manera eficiente a las relaciones entre jurisdicciones municipales. Adicionalmente, se formuló el Plan Maestro de Movilidad que define acciones a corto, mediano y largo plazo con horizonte al 2030. El plan presenta diversas metas,

Página | 31

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa"11.1. ROP 2023

"Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo"

entre ellas existe una directamente ligada a la perspectiva de género: gestionar e incorporar el enfoque de género en todos los temas en torno a la movilidad en el Valle de Aburrá. Dentro de la meta se busca asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita a las mujeres tener acceso al trabajo, la salud, el deporte, la cultura y demás servicios que ofrece el área metropolitana. Se identifican actores públicos y privados que deberán estar involucrados en el desarrollo, entendiendo la importancia de que trabajen de manera conjunta. Adicionalmente, la entidad ha coordinado con las autoridades en materia de género, el uso de herramientas tecnológicas para apoyar en temas de seguridad pública, incluyendo el transporte.

INTEGRACIÓN MODAL Y TARIFA DIFERENCIAL INCLUYENDO PERSONAL DE SERVICIO DOMÉSTICO, ASIGNACIÓN UNIVERSAL POR HIJO Y MUJERES EMBARAZADAS, EN ARGENTINA.

Desde el 2017, el transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) cuenta con una política de tarifa integrada que ha demostrado múltiples beneficios a los usuarios del transporte público, al reducir no solo el costo a pagar sino reduciendo tiempos de viaje y ampliando sus posibilidades. La política cuenta con la posibilidad de combinar diversos modos de transporte bajo un único boleto multimodal. El Sistema de Boleto Único (SUBE) es el sistema de prepago que permite integrar el Sistema de Transporte Público Urbano y Suburbano del AMBA a través del cual se puede acceder a colectivos, subte, Metrobús y trenes metropolitanos. La tarjeta es personal y ante las diversas combinaciones ofrece descuentos automáticos en una ventana de dos horas y hasta cinco combinaciones de transporte. Adicionalmente, se implementó un sistema de subsidios focalizados en grupos vulnerables llamado Tarifa Social, que disminuyó el costo del transporte público para grupos focalizados como personas trabajadoras de casas particulares o trabajadores domésticos, de los cuales el 92% de los beneficiarios son

mujeres. También está la asignación universal por hijo, y entre quienes reciben el descuento 98% son mujeres.

PARTICIPACIÓN MULTISECTORIAL EN LA CONSOLIDACIÓN DEL PIMUS DE JALISCO.

Mediante el instrumento participativo Ruta 2042 del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), se han fomentado las sesiones de “Agentes que Proponen”, con la finalidad de sentar a la mesa a líderes sociales, academia, empresas, Estado y todos los actores interesados. Esto, con el fin de discutir soluciones y distribuir responsabilidades frente a una temática particular: personas mayores, violencia contra las mujeres, diversidad sexual, migración, entre otros. La información que se recopila y socializa en esos ejercicios multisectoriales, alimenta los instrumentos de planeación como el PIMUS. La Mesa de Coordinación de Igualdad Sustantiva es un espacio en el que participan varios grupos de trabajo para transversalizar la perspectiva de género mediante un proceso de co-creación. El Transport Gender Lab del BID ha sido clave en la construcción del PIMUS, dado que en 2021 ha liderado dos talleres con funcionarios, destinados a entender mejor cómo incorporar la perspectiva de género en este instrumento de planificación.

CORREDOR VERDE: CARRERA SÉPTIMA.

La Carrera Séptima es una de las avenidas emblemáticas de la ciudad de Bogotá, por ello se está planeando construir un Corredor Verde, que resalte las necesidades y oportunidades medioambientales de su entorno. El BID financió y ha participado activamente en la consultoría para el diseño sostenible del corredor, incluyendo la sostenibilidad social desde la perspectiva de género. A lo largo de la co-creación y diseño del Corredor Verde en la Carrera Séptima de Bogotá, se ha consolidado un proceso de participación ciudadana tanto por medios virtuales como

presenciales. Se han activado espacios de participación en puntos estratégicos de la vía, para que los transeúntes puedan definir cómo se imaginan ese Corredor Verde. La participación ha involucrado residentes, visitantes, hombres, mujeres y niños que han plasmado sus ideas, sus miedos, sus percepciones y sus argumentos para este corredor vial.

SENSIBLE AL GÉNERO DE CURITIBA.

Este proyecto en desarrollo por el BID, el Behavioural Insights Team (BIT) y la Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao (ATU), utiliza metodologías de las ciencias del comportamiento para identificar e implementar “empujones” para la prevención del acoso sexual en el transporte urbano de Lima y Callao. Un empujón es un aspecto de la arquitectura de decisión que cambia el comportamiento de las personas de una manera predecible, sin prohibir opciones o cambiar significativamente sus incentivos económicos. Los empujones se caracterizan por alcanzar resultados de bajo costo, fáciles de implementar y con un impacto a largo plazo. Las intervenciones para testear se enfocan en la prevención primaria y secundaria del acoso sexual buscando involucrar a terceros como actores fundamentales en el proceso de prevención.

BANQUETAS MORADAS.

Es un programa que será implementado en Tabasco, a partir de agosto del 2023, en el que para prevenir el abuso, hostigamiento y acoso sexual se propone que donde haya una banqueta morada va haber un punto de auxilio y protección para nuestras niñas y mujeres. Toda mujer que venga caminando y sea acosada sexualmente por un hombre en la calle, donde ve la banqueta morada, ella sabrá que en ese espacio la van a proteger y que el personal de la tienda ya está capacitado y conoce el protocolo.

CABINAS DE LACTANCIA MATERNELLE METRO DE LIMA

Creadas en 2019, las salas de lactancia en el Metro de Lima son un hito en el transporte público urbano de la ciudad al ser la primera infraestructura de este tipo. Las salas son de uso gratuito y pueden ser usadas por todas las madres pasajeras y trabajadoras del sistema de metro. El espacio se ha diseñado como un lugar cómodo, limpio y seguro que busca promover la alimentación saludable y el vínculo entre madre y niño. Además de contar con el espacio, se ofrece a madres y padres orientación para el cuidado de bebés, uso de cojines y accesorios para fomentar la lactancia materna.

MUJERES CONDUCTORAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO (CHILE).

La iniciativa consistió en un proceso abierto de convocatoria para mujeres que desearan ser capacitadas con cursos de conducción profesional para obtener la licencia que les permitiera incorporarse como conductoras del transporte público de la ciudad. La convocatoria se realizó a través del programa “Jefas de Hogar” donde se promociona el programa para 200 mujeres conductoras.

VI. ¿CÓMO SE MUEVEN LAS NIÑAS Y LAS MUJERES EN TLAXCALA?

Las mujeres y los hombres se desplazan por la ciudad de manera diferente, debido a los distintos tipos de tareas que realizan cotidianamente. En general, las mujeres hacen mayor uso del transporte público y de la caminata, mientras que los hombres emplean principalmente el vehículo privado¹¹.

Conforme a los resultados obtenidos en el Diagnóstico de Movilidad de las Niñas y las Mujeres en el Territorio del Estado de Tlaxcala, cuando preguntamos a las mujeres qué medios de transporte utilizan con mayor frecuencia para desplazarse, respondieron:

El modo de transporte más comúnmente utilizado por las mujeres es el "Transporte público", con un significativo 89.90%. Esto indica que una gran mayoría de las mujeres en el estudio confía en el sistema de transporte público para sus desplazamientos.

Un pequeño porcentaje, el 6.06%, utiliza un "auto propio" como su modo de transporte. Esto se debe principalmente a que cuando el hogar cuenta con vehículos, las mujeres no suelen disponer de estos o no saben conducir, o bien, no cuentan con licencia de conducir.

El modo de transporte a pie o "Caminando" es utilizado por un 1.52% de las mujeres, mientras que un 1.26% opta por una "Plataforma digital de servicio de transporte privado". Estas opciones de transporte personalizado y a pie representan una minoría en la muestra.

Un 1.01% de las mujeres utiliza "Taxi" como su modo de transporte. Esto podría indicar que algunas mujeres prefieren la conveniencia de un taxi para sus desplazamientos. Un pequeño

¹¹ Col- lectiu Punt 6, CAF (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.

porcentaje, un 0.25%, utiliza "la bicicleta" como su modo de transporte. Esto refleja una presencia limitada de mujeres que eligen este medio de transporte más sostenible y saludable.

Los patrones de movilidad de las mujeres evidencian que hacen más viajes y que destinan más tiempo en desplazamientos. Este consumo mayor de tiempo y la dificultad en la movilidad afecta a sus posibilidades de acceso al empleo y a otras actividades como las recreativas¹².

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre seguridad Pública (ENVIPE, 2021), el delito más recurrente para ambos sexos es el delito es el robo o asalto en calle o transporte público con el 22.5%, lo que aumenta la percepción de inseguridad de las mujeres en los espacios públicos como parque o centro recreativo con un 60.4%, la calle con el 69.5% y el transporte público con el 73.8%. Aunque en la mayoría de los delitos, las víctimas son hombres, en el 93% de las víctimas de delitos sexuales son mujeres. El acoso sexual en los sistemas de transporte público puede clasificarse considerando el nivel de impacto en la víctima y el nivel de agresión, de la siguiente manera:



Fuente: INMUJERES – Sedatu, (2022). Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo

¹² Valdivia B., Hábitat y Sociedad, (2018). Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora.

La impunidad que existe en el país hace que la percepción de inseguridad vaya en incremento, cuando se habla de casos de acoso en el transporte público colectivo, es aún peor, porque hablamos en muchas ocasiones de acciones socialmente normalizadas, sin sanción y que tienen efectos sumamente negativos en la lucha en favor de la igualdad de género. El acoso sexual afecta de forma profunda a la víctima, incrementa su percepción de inseguridad en el espacio público y provoca que esta cambie sus patrones de viaje, su comportamiento y dificulta su capacidad de movimiento, hasta provocar efectos negativos en el desarrollo de las personas, provocando el abandono de actividades esenciales como estudiar o trabajar.

El Protocolo para el Bienestar y Movilidad de las Niñas y Mujeres en el Transporte Público Colectivo, va dirigido al gobierno del Estado de Tlaxcala, a los gobiernos municipales y a las instancias responsables de la prestación de los servicios de transporte público colectivo, desde autoridades de transporte o movilidad, prestadores de servicio, empresas o agrupaciones operadores del servicio, mecanismos de adelanto de las mujeres, instituciones de atención, acompañamiento, seguimiento y canalización de víctimas de violencia de género hacia los sistemas de procuración de justicia. Este documento busca que derivado del Diagnóstico sobre Movilidad de las Niñas y Mujeres en el Territorio con Identificación de las Zonas y Factores de Riesgo del Estado de Tlaxcala, se genere una herramienta que sirva de guía a las autoridades de todo el territorio estatal para prevenir, responder y atender de manera adecuada la violencia, hostigamiento y acoso en el transporte público colectivo, así como para el fortalecimiento del tejido social para avanzar hacia un transporte público colectivo más seguro para niñas y mujeres.

VII. ACCIONES DE PREVENCIÓN.

Tal como señala el diagnóstico, la violencia en el transporte público colectivo es una realidad que afecta el desarrollo integral de las mujeres en el Estado de Tlaxcala, es una situación que aumenta la percepción de inseguridad y afecta su derecho a vivir una vida libre de violencia. Con este protocolo se busca incidir sobre la reducción de la violencia (agresiones, actos delictivos, victimización y sensación de inseguridad), cuestión social que permanece como tema central de la agenda pública y resulta fundamental en los procesos de construcción de paz social.

Responder a la complejidad y la multifactorialidad de la violencia es todo un reto, la prevención surge como una herramienta para el desarrollo de una planeación integral, ya que es la mejor posibilidad de intervenir sobre los riesgos asociados a la violencia directa, implementando acciones situacionales como el diseño de entornos seguros, la prevención de conductas agresivas, el cambio en la cultura masculina y la resolución alterna de conflictos, entre otros.

Las diferentes acciones de prevención buscan lograr 3 impactos principales:

1. **Prevención primaria:** Evitar que sucedan los casos.

- Promover una cultura de igualdad, no discriminación y violencia de género
- Visibilizar mediante carteles o panfletos sobre ¿Qué hacer? en caso de ser víctima o testigo de acoso en el transporte público colectivo.
- En coordinación con las administraciones municipales del Estado de Tlaxcala se buscará promover la generación de espacios seguros en las paradas de autobús, eliminando los elementos físicos que facilitan la violencia sexual contra mujeres y niñas, y mejorando la infraestructura que inhibe la comisión de delitos sexuales contra mujeres, como el alumbrado público en paradas de autobús.

2. Prevención secundaria: Brindar información de cómo proceder.

- Capacitación y sensibilización en materia de violencia sexual, perspectiva de género y nuevas masculinidades para sensibilizar a las personas que participan en la atención de los casos de acoso en el transporte público colectivo.
- Capacitaciones y campañas de comunicación social para desnaturalizar el acoso sexual y difundir el protocolo para el bienestar y movilidad de las niñas y mujeres en el transporte público colectivo, tanto para funcionarios del sistema de transporte (incluidos conductores, recaudadores, guardias de seguridad y policía privada) como para usuarios del transporte público.

3. Prevención terciaria: Evitar que se repitan los casos.

- Garantizar la coordinación institucional entre entidades responsables del transporte público colectivo, empresas, mecanismos de adelanto para las mujeres e instituciones de acceso a la justicia.
- Realizar una campaña de comunicación digital y con carteles y panfletos, en paradas, unidades y diversos medios para difundir el alcance de las penas a agresores sexuales, así como estrategias de autocuidado para evitar que las mujeres sean víctimas de violencia sexual en el transporte público.

VIII. PRIMER CONTACTO CON LA VÍCTIMA

El acoso sexual en espacios públicos afecta emocional, física y psicológicamente a la víctima, por ello, en la atención que se le preste como primer contacto, se debe garantizar que las autoridades actúen con perspectiva de género para evitar la revictimización. Es fundamental atender de forma prioritaria a la presunta víctima, informándole el protocolo y su derecho a denunciar ante las autoridades competentes, además de que en todo momento se debe garantizar el acceso a la justicia, la dignidad de la persona, su derecho a la intimidad durante todo el procedimiento, así como la igualdad de trato entre mujeres y hombres y la no discriminación.

PRIMER CONTACTO CON LA VÍCTIMA	
VÍCTIMA	<ul style="list-style-type: none"> • Debe manifestar su incomodidad y ponerse a salvo dentro de la unidad, lejos de la persona agresora. • Pedir ayuda a una de las personas próximas, al propio conductor, llamar al 911.
USUARIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Observa los hechos. • Ofrece ayuda a la víctima.
CONDUCTOR	<ul style="list-style-type: none"> • De inmediato tendrá que brindarle apoyo a la víctima y ponerla a salvo dentro de la unidad, en un espacio alejado del agresor. • Avisa a la base central supervisora del servicio. • Le comunica a la víctima que puede llamar al 911 ó 066.

	<ul style="list-style-type: none"> Independientemente de la denuncia se ofrecen alternativas para su seguridad: bajar al agresor, cambiarse de unidad, ser acompañada por la autoridad.
DESPACHADOR DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA	<ul style="list-style-type: none"> Envía la unidad más cercana para que la unidad se detenga.
ELEMENTOS DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA	<ul style="list-style-type: none"> Acuden de inmediato a la unidad y brindan atención prioritaria a la víctima.



"Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo"

IX. PASOS PARA LA ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

LA VÍCTIMA	
DURANTE EL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Expresa incomodidad y se aleja del agresor. • Pide ayuda a la persona más próxima o directamente al operador de transporte. • Llama al 911 (066)
DESPUÉS DEL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Pide apoyo de la persona conductora, ubica un lugar seguro dentro de la unidad. • Sigue las indicaciones de la persona conductora. • Puedes avisar a un familiar o persona cercana. • Puedes denunciar el hecho en el momento o continuas tu ruta y lo haces con posterioridad. • Decides si continúas en la unidad o pides que te cambien de unidad, otra alternativa es solicitar que bajen de la unidad al agresor, o bien, hacerte acompañar por la autoridad por tu propia seguridad. • Recuerda que los hechos no son tu responsabilidad sino de quien te agredió.
AL CONTACTO CON LA AUTORIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Decide si realizarás la denuncia en ese momento. • Prioriza en tu relato datos del tramo, la hora y el hecho en sí mismo y las circunstancias/personas presentes, así como lo que sentiste. • Expresa si requieres apoyo especial (primeros auxilios psicológicos o asesoría legal).

PERSONA CONDUCTORA	
DURANTE EL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Toma conocimiento de los hechos. • Pone a salvo a la víctima en un espacio seguro alejado del agresor.
DESPUÉS DEL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Evita confrontar a la persona agresora. • Avisa de inmediato a las autoridades competentes y a su base o control y los mantiene informados de forma permanente. • Pregunta a la persona víctima si desea continuar en la ruta o se le acerque a un punto seguro para que la unidad policiaca la encuentre ahí. • Explica a la víctima el Protocolo de Atención y los siguientes pasos. Pregunta a la persona víctima qué desea hacer, denunciar, cambiar de unidad o hacerse acompañar por la autoridad. • En todo momento, debes considerar de manera prioritaria las necesidades de la víctima. • Anota los hechos principales en tu bitácora de ruta.
AL CONTACTO CON LA AUTORIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Brinda facilidades a las autoridades para subir a la unidad o detenerse cuando la autoridad llegue. • En todo momento toma en cuenta que los hechos no son tu responsabilidad sino de quien la agredió

LOS USUARIOS	
DURANTE EL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Para salvaguardar tu integridad NO confrontes a la persona agresora.
DESPUÉS DEL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • Muestra empatía con la persona víctima. • Pregunta a la persona víctima si necesita apoyo y da aviso al conductor. • Las personas usuarias toman un papel activo y acompañan a la persona víctima en el proceso, siempre bajo el consentimiento de ella.
AL CONTACTO CON LA AUTORIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • La autoridad competente plática con las personas usuarias y les solicita que, en la medida de sus posibilidades, brinden su testimonio y acompañamiento a la persona víctima a generar su denuncia. • Puedes solicitar les brinda los datos de dónde será trasladada la persona agresora a fin de que acudan a rectificar testimonio.

AUTORIDAD COMPETENTE	
DESPUÉS DEL HECHO	<ul style="list-style-type: none"> • La persona conductora avisa a la base o central del hecho, siendo que la autoridad puede esperar en puntos seguros especiales para la atención.

	<ul style="list-style-type: none"> Se traslada de inmediato al punto de parada señalado por la persona conductora y/o conductora a través del canal de comunicación establecido para la implementación de este protocolo.
AL CONTACTO CON LA AUTORIDAD	<ul style="list-style-type: none"> La persona conductora, persona víctima o persona usuaria puede relatar los hechos a la autoridad conducente. La autoridad brinda a la persona víctima ayuda para conducirla a realizar la denuncia formal de los hechos. La autoridad competente solicita a la persona agresora acompañar a la fiscalía, ministerio público u homólogo para iniciar la investigación conducente. La autoridad competente ofrece acompañamiento de la persona víctima y seguimiento del caso por personas abogadas especializadas de los Ministerios Públicos, Fiscalías, Procuradurías o de Mecanismo de Atención de las Mujeres en el Estado.

ATENCIÓN INTEGRAL	
ATENCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Ofrece servicios de atención psicológica o legal para realizar la denuncia. Dan aviso prioritario a los servicios de atención de primeros auxilios psicológicos por la dependencia competente estatal o municipal en caso de que la persona víctima así lo considere. El Mecanismo de Adelanto de las Mujeres estatal o municipal realizará el seguimiento de la persona víctima a través de una llamada telefónica o

	<p>un mensaje a su celular (extraído de datos de cédula de registro de hechos).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preguntará por su estado físico y psicológico y sus necesidades particulares derivadas de los hechos de acoso sexual.
SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Solicita datos principales de la víctima a fin de dar seguimiento a su integridad y en su caso, a la denuncia. • El Mecanismo de Adelanto para la Mujer preguntará si realizó denuncia formal, el estatus de esta, así como la atención referida por la autoridad judicial. • Ofrecerá continuación de atención psicológica de ser necesaria o asistencia legal si tuviera dudas del proceso de denuncia o su estatus.

X. RECOMENDACIONES.

En la lucha por la igualdad entre hombres y mujeres, aún hay mucho por hacer en el Estado de Tlaxcala, sobre todo en sectores altamente masculinizados, como lo es, el transporte público colectivo, por ello, es fundamental contar con objetivos y compromisos a mediano y largo plazo, que permitan transformaciones en la gestión pública.

Es necesario definir acciones que se conviertan en los primeros pasos para que Tlaxcala, logre tener un sistema integral de movilidad segura para las mujeres y niñas, con el objetivo de que se transforme en un territorio donde las mujeres y niñas ejercen libremente su derecho a la ciudad, y ser un estado que cuenta con las condiciones para que mujeres y niñas vivan libres de violencia.

Con este documento se busca establecer acciones que contribuyan para proporcionar una atención inmediata a las personas víctimas de violencia o acoso en el transporte público colectivo, con la finalidad de tener un verdadero impacto y una propuesta integral con tres ejes de actuación, el primero es la prevención y reducción de la violencia sexual, en segundo lugar, el fortalecimiento de la cultura organizacional con perspectiva de género para el sector transporte y, por último gestionar y ejecutar transporte y obra públicas con enfoque de género. Derivado del presente análisis y con el objetivo de dar los primeros pasos que impacten en la movilidad de las mujeres y niñas en el Estado de Tlaxcala, se emiten las recomendaciones que se presentan a continuación:

- Capacitar y sensibilizar al personal del Sistema de Movilidad y Transporte del Estado de Tlaxcala, en específico a los conductores del Transporte Público, sobre la importancia de la perspectiva de género, nuevas masculinidades, difusión y sensibilización del presente protocolo para tener conocimiento de cómo prevenir y abordar la violencia y acoso sexual en el transporte público.

- Planear, diseñar e implementar campañas de difusión que logren mezclar cultura y movilidad de prevención y sensibilización en las unidades de transporte público.

La violencia de género es un problema social sistemático, estructural y cultural, que requiere de la transformación de la conciencia social para ser una realidad. Por ello, es muy importante planear acciones a mediano y largo plazo que permitan que en el Estado de Tlaxcala sea posible que las niñas y las mujeres cuenten con una movilidad segura y libre de violencia, a continuación, mencionamos algunas de las acciones, recomendaciones y pasos a seguir:

- Aplicación de exámenes psicológicos para detectar rasgos de violencia en las personas conductoras.
- Involucrar activamente a las mujeres y niñas en la planificación y diseño de infraestructuras y servicios de transporte para enfocarse en sus necesidades específicas.
- Programa de conciliación laboral para madres trabajadoras.
- Inclusión de las mujeres en el sistema de movilidad bajo el principio de paridad, con la finalidad de lograr la empleabilidad de las mujeres en oficios no tradicionales como el transporte público colectivo, con un proceso de adaptación mediante programas de mentorías.
- Visualización analógica de datos alrededor del estado, en los que se muestran los resultados del diagnóstico sobre movilidad de las niñas y mujeres en el territorio con identificación de las zonas y factores de riesgo, así como, ejercicios públicos de participación ciudadana en espacios públicos, vinculándose con instituciones, colectivos y organizaciones de la sociedad civil.

- Aprovechar los puntos naranjas en el estado para fortalecer esta política, con paradas naranjas en las que sea fácil e inmediato ponerse a salvo ante la violencia o acoso y, recibir el apoyo adecuado.
- Infraestructura segura y vigilancia oportuna para la prevención de violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres.
- Infraestructura y políticas públicas que atiendan las necesidades específicas de viaje de las mujeres, enfocadas en específico en los viajes de cuidado.
- Garantizar la participación femenina en espacios de representación institucional.
- Mejorar la seguridad en el transporte público mediante iluminación adecuada, cámaras de vigilancia, presencia de personal de seguridad y líneas de comunicación rápida para reportar incidentes.
- Asegurar que las infraestructuras y los vehículos sean accesibles para todas las personas, incluidas las que tienen discapacidades con el objetivo de facilitar el uso del transporte para diferentes grupos.
- Evaluar la estructura de tarifas y ofrecer subsidios para que el transporte público sea asequible para todas las personas, especialmente aquellas con bajos ingresos.
- Definir indicadores para medir el impacto de las intervenciones con perspectiva de género y ajustar las políticas según los resultados.

El éxito de estas acciones involucra su planeación, diseño, seguimiento y evaluación a medida que se avanza en la implementación, con el fin de identificar la necesidad de ajustes en la marcha y la articulación con los diferentes actores involucrados.

XI. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Aguilar Nery, J. (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. Convergencia. Revista de Ciencias Sociales. ISSN: 1405-1435. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503309>
- Aguirre, R. & Ferrari, F. (2014), Las encuestas sobre uso de tiempo y trabajo no remunerado en América Latina y el Caribe. Caminos recorridos y desafíos hacia el futuro (Serie Asuntos de Género,122), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina (CEPAL).
- Casas, Lara y Espinoza (2019). Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina, Boletín FAL 371, CEPAL.
- CEPAL (2007). Décima Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe. Disponible en: <https://www.cepal.org/es/eventos/decima-conferencia-regional-la-mujer-america-latina-caribe>
- CNDH, México. Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres. Convención Belén Do Pará. Disponible en: <https://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/Convencion-Belem-Para.pdf>
- Col- lectiu Punt 6, CAF (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género: Guía Metodológica para la Planificación y el Diseño del Sistema de Movilidad y Transporte.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Serie Recursos naturales e infraestructura. CEPAL, Santiago de Chile
- Comisión Nacional para Prevenir y Eliminar la Violencia contra las Mujeres, (2018) Numeral 6, Resolutivo 4 de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el Estado de Oaxaca, disponible en

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/485359/Resolucion_AVGM_Oaxaca.pdf

- Conferencias Mundiales sobre Mujeres. Disponible en: <https://www.unwomen.org/es/how-wework/intergovernmental-support/world-conferences-on-women>
- Congreso de la Unión. (2007). Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Cámara de Diputados. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_010621.pdf
- Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros: Informe de resultados globales (2017). Disponible en: <https://www.unwomen.org/sites/default/files/Headquarters/Attachments/Sections/Library/Publications/2017/Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-Global-results-report-es.pdf>
- Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México (2017). Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México; El Colegio de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/ciudades%20y%20espacios%20p%C3%ABablicos%20seguros.pdf?la=es&vs=330>
- Diagnóstico y Documento de Programa. Acoso Sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Transporte Público: Área Metropolitana de Monterrey (2018). Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. <https://www2.unwomen.org/->

/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/diagnostico%20y%20 programa%20ciudades%20seg%20monterrey-amm.pdf?la=es&vs=1435

- Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (2019). ENSU. Marco conceptual. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825193911.pdf
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE 2020). https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2020/doc/envipe2020_presentacion_nacional.pdf
- Encuesta Nacional Pública de Seguridad Urbana (2021). https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825199043.pdf
- Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU, Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2019). Diagnóstico y documento de programa Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey. México.
- FUNDAR, Centro de Análisis e Investigación, A.C y varias organizaciones. (2020). Protocolo de Prevención y Actuación en casos de Discriminación, Acoso y Hostigamiento Sexual y Laboral en Organizaciones de la Sociedad Civil, disponible en <https://fundar.org.mx/protocolo-modelo-deprevencion-y-actuacion-en-casos-de-discriminacion-acoso-y-hostigamiento-sexual-y-laboral-enorganizaciones-de-la-sociedad-civil/>
- GIZ (2019) Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara. C40 Cities Finance Facility Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

- Instituto Nacional de las Mujeres (s/f). Glosario para la igualdad. Disponible en: <https://campusgenero.INMUJERES.gob.mx/glosario/terminos>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- Jirón Martínez, P. (2015). La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial. En La ciudad que queremos. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible en: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/133112>
- Ley para Prevenir y Erradicar la Discriminación en el Estado de Tlaxcala. Disponible en: https://congresodetlaxcala.gob.mx/archivo/leyes2020/pdf/110_Ley_para_preve.pdf
- López Barajas, María de la Paz; Antón Gracia Begoña (2020). Elementos para el Fortalecimiento de la Política Pública Local con Perspectiva de Género a Partir de la Experiencia del Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en México. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto Nacional de las Mujeres, INMUJERES. Disponible en: http://cedoc.INMUJERES.gob.mx/documentos_download/CiudadesSegurasMujeresNiñas_VF_101354.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Ecuador (2020) Protocolo de atención ante actos de acoso sexual en el transporte terrestre de personas de ámbito nacional, regional y provincial, disponible <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1481819/PROTOCOLO%20DS%20025-2020-MTC.pdf.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas (1992), Recomendación General 19, la violencia contra la mujer, disponible en

https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/mujeres3/html/cedaw/Cedaw/3_Recom_grales/19.pdf

- Pérez, Gabriel (2019). "Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina", serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Programa estatal para la igualdad entre mujeres y hombres (2017). Disponible en: [Peri51-7a2017.pdf \(tlaxcala.gob.mx\)](https://www.tlaxcala.gob.mx/Peri51-7a2017.pdf)
- Programa para la Prevención y Atención del Acoso y Otras Formas de Violencia Sexual contra las Mujeres y las Niñas en los Espacios Públicos de la Ciudad de Puebla. Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas en el Municipio de Puebla. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. https://www2.unwomen.org//media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/08/programa%20cdds%20y%20espacios%20publ%20puebla_310518.pdf?la=es&vs=5540
- Rozas, P., y Salazar, L. (2015). Violencia de género en el transporte público. Una regulación pendiente. Recursos naturales infraestructura. http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1
- SEP-INMUJERES. (2020) Directrices para elaborar e implementar mecanismos para la prevención, atención y sanción del hostigamiento sexual y del acoso sexual, disponible en http://cedoc.INMUJERES.gob.mx/documentos_download/Directrices%20SES-INMUJERES.pdf
- ¿Qué es el acuerdo de París. Disponible en: [¿Qué es el Acuerdo de París? | CMNUCC \(unfccc.int\)](https://unfccc.int/es/que-es-el-acuerdo-de-paris)

- Sobre el cuidado y las políticas de cuidado (2021). de [https:// www.cepal.org/es/sobre-el-cuidado-y-las-politicas-de-cuidado](https://www.cepal.org/es/sobre-el-cuidado-y-las-politicas-de-cuidado)
- Soto Villagrán, Paula (2019). Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <http://dx.doi.org/10.18235/0002122>
- Valdivia B., Hábitat y Sociedad, (2018). Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora.
- Zermeño Núñez, Martha Fabiola & Olivares Ferreto, Edith. (2018). Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para mujeres y niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres (ONU Mujeres); Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>