

# Patrones de movilidad de las mujeres en el corredor intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara

Jorge Alberto Godinez García  
Enrique De La Cruz Castillo  
Sandra Nadezhda Martínez Díaz Covarrubias  
Miriam Anahí Guerra Hernández  
Isabel Granada  
Claudia Glen

Editores:  
Valentina Montoya Robledo  
Laureen Montes Calero  
Amado Crotte

División de Transporte

NOTA TÉCNICA N°  
IDB-TN-1850

# Patrones de movilidad de las mujeres en el corredor intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara

Jorge Alberto Godinez García  
Enrique De La Cruz Castillo  
Sandra Nadezhda Martínez Díaz Covarrubias  
Miriam Anahí Guerra Hernández  
Isabel Granada  
Claudia Glen

Editores:  
Valentina Montoya Robledo  
Laureen Montes Calero  
Amado Crotte

Octubre, 2020

**Catalogación en la fuente proporcionada por la  
Biblioteca Felipe Herrera del  
Banco Interamericano de Desarrollo**

Patrones de movilidad de las mujeres en el corredor intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara / Jorge Alberto Godinez García, Enrique De La Cruz Castillo, Sandra Nadezhda Martínez Díaz Covarrubias, Miriam Anahí Guerra Hernández, Isabel Granada, Claudia Glen; editores, Valentina Montoya Robledo, Laureen Montes Calero, Amado Crotte

p. cm. — (Nota técnica del BID ; 1850)

Incluye referencias bibliográficas.

1. Women-Transportation-Mexico. 2. Women-Violence against-Mexico-Prevention. 3. Urban transportation-Mexico. 4. Local transit-Mexico. 5. Sex crimes-Mexico-Prevention. 6. Urban violence-Mexico. I. Godinez García, Jorge Alberto. II. De La Cruz Castillo, Enrique. III. Martínez Díaz Covarrubias, Sandra Nadezhda. IV. Guerra Hernández, Miriam Anahí. V. Granada, Isabel. VI. Glen, Claudia. VII. Montoya Robledo, Valentina, editora. VIII. Montes Calero, Laureen, editora. IX. Crotte, Amado, editor. X. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. XI. Serie.  
IDB-TN-1850

Códigos JEL: J16; O18; L91

Palabras clave: Accesibilidad urbana, Patrones de viaje, Género, Transporte público, Violencia basada en género, Acoso sexual, Equidad, Transporte Urbano

Diseño y diagramación: Alejandro Burgoin Rivera | Valeria Bernal Carvajal

<http://www.iadb.org>

Copyright ©2020 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



BIDtransporte@iadb.org



# PATRONES DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES

en el corredor intermodal del Área Metropolitana  
de Guadalajara





# PATRONES DE MOVILIDAD DE LAS MUJERES en el corredor intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara

# Agradecimientos

Este documento se realizó en el marco del Bien Público Regional “TransportGenderLab”, el cual tiene como objetivo generar y diseminar conocimiento sobre el diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector de transporte, que contribuya al desarrollo de servicios de transporte más eficientes, inclusivos y sostenibles en las ciudades de América Latina.

El estudio ha sido elaborado por Polymetrix, bajo la directriz y supervisión de la Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco, Instituto Jalisciense de las Mujeres de la administración 2015- 2018, Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Agradecemos a los equipos de trabajo de cada una de estas instituciones por su valiosa labor, así como a todos los expertos involucrados en su elaboración.

**Coordinación General Estratégica de Gestión del Territorio del Gobierno de Jalisco:** Patricia Martínez Barba (Coordinadora General Estratégica), Diego Monraz Villaseñor (Secretario de Transporte), y Valeria Huérfano Lezama (Directora de Gestión y Seguimiento).

## **Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco**

Servando Sepúlveda Enríquez (Secretario de Movilidad 2015-2018), E. Vania Machado Hernández (coordinadora de vinculación de la Secretaría de Movilidad 2015-2018), y Roberto Iván Piedra Ascencio (Secretaría de Movilidad 2015- 2018).

## **Instituto Jalisciense de las Mujeres**

Erika Loyo Beristáin (Presidenta), Paulina Hernández Díaz, y Paola Marcela Romero.

## **Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN)**

Mario Silva Rodríguez (Director General), y Gabriela de la Torre Ríos (Coordinadora Técnica de Investigación).

## **Banco Interamericano de Desarrollo:**

Isabel Granada (Especialista Senior de Transporte), Claudia Glen (Consultora de Género y Transporte), Laureen Montes (Especialista de Transporte), Amado Crotte (Especialista Senior de Transporte), Valentina Montoya Robledo (Consultora de Género y Transporte), y Valeria Bernal Carvajal (Consultora de Género y Transporte).

# Resumen Ejecutivo

La violencia por razones de género es un fenómeno estructural que afecta la vida de miles de mujeres en México y en el Estado de Jalisco. El transporte no es la excepción a este fenómeno. Una encuesta desarrollada por Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2017) en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) en el Estado de Jalisco, evidenció que dentro del sistema de transporte público es el segundo lugar donde la población se siente más insegura, y el 17,4% de los encuestados dejó de usar el transporte público por miedo a sufrir un crimen. Actualmente el AMG cuenta con cerca de 2.800.000 usuarios de transporte público, de los cuales un poco más del 50% son mujeres (IMTJ, 2016). De estas mujeres usuarias, en promedio el 74% ha sufrido violencia basada en género.

Las altas tasas de violencia que sufren las mujeres llevó al Estado a declarar en febrero de 2016 la Alerta de Violencia contra las Mujeres de nivel estatal en 8 municipios, que sigue vigente a junio de 2020. El Estado de Jalisco ha realizado importantes esfuerzos institucionales para generar diagnósticos, información e insumos útiles que permitan asegurar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, y específicamente brindarles un servicio de transporte de calidad. Un ejemplo de ello es el desarrollo de esta investigación sobre los patrones de movilidad de las mujeres y las niñas en el AMG. El estudio utiliza una metodología mixta, donde se combinan métodos cuantitativos y cualitativos para analizar variables relacionadas con las problemáticas que enfrentan las mujeres y el uso de la infraestructura de transporte. El estudio se concentra en un corredor metropolitano intermodal y troncal (inicia en el cruce de la Avenida Vallarta y el cruce con la Avenida Aviación, continúa por la Avenida Vallarta, la Calzada Lázaro Cárdenas y al sur en la Avenida Solidaridad Iberoamericana hasta el cruce con el ingreso al Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo en Guadalajara), que cubre 5 municipios del AMG (Guadalajara, Zapopán, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga).

Los resultados del estudio concluyen que las mujeres son las principales usuarias del transporte público, pese a percibirlo como un espacio inseguro. Aunque algunas mujeres tienen acceso a transporte privado, no siempre lo utilizan por priorizar a otros miembros de la familia. En términos del perfil sociodemográfico de las mujeres analizadas, la mayoría de las usuarias de ambos tipos de transporte se encuentran en edad reproductiva. No obstante, se observan algunas diferencias en términos del rango de edad predominante: la mayoría de las usuarias del transporte público se ubican entre los 25 y los 34 años, mientras que para el transporte privado la mayoría se encuentran entre los 35 y los 44 años. También se identifican diferencias en términos de los niveles educativos: el 40% de las usuarias del transporte público reporta como máximo nivel educativo la secundaria, mientras que el 35,5% de las usuarias del transporte privado alcanzaron nivel de preparatoria o carrera técnica. En cuanto a la ocupación mayoritaria, cerca del 30% de las usuarias del transporte público son amas de casa, versus el 27,7% de las usuarias del transporte privado que tienen un empleo remunerado. Respecto de los ingresos, las usuarias de transporte privado tienen ingresos más altos y constantes que las que usan transporte

público, pero las obligaciones familiares son muy similares en ambos grupos. El estudio también evidenció que los perfiles de la usuarias del transporte público son diversos, incluyendo a mujeres *LGBTTTIQ*, en estado de embarazo, y usuarias con discapacidad incluyendo la discapacidad visual, motriz y auditiva.

A su vez, la investigación confirma que las mujeres usan el transporte público para realizar trabajo productivo y de cuidado. Pese a que la mayoría de las usuarias de ambos tipos de transporte realizan viajes pendulares entre sus hogares y sus lugares de estudio o trabajo, cerca del 16% realizan tres o más viajes en cadena entre su origen y su destino. El 38,2% de las usuarias de transporte público con personas a su cuidado declararon ser amas de casa. Asimismo, es importante señalar que el gasto en transporte aumenta considerablemente para quienes viajan con personas a su cargo.

El acoso sexual y la violencia hacia las mujeres en el transporte están normalizadas, y las usuarias desconocen las acciones para prevenir y denunciar las agresiones. El estudio confirmó que el 50% de las usuarias del transporte público han sido víctimas de algún tipo agresión, mientras el 41,5% de las usuarias del transporte privado lo han sido. El tipo de agresiones varía según el modo de transporte utilizado. Asimismo, el estudio identificó los horarios y lugares en los que las mujeres habían sido atacadas, subrayando que el riesgo en los viajes en transporte público aumenta en lugares sin una infraestructura adecuada, tal como poca iluminación en las estaciones, aceras en malas condiciones y paradas inaccesibles. Es decir, las mujeres se sienten vulnerables durante todo el viaje en transporte público y no solo cuando se encuentran dentro del vehículo.

Basado en los hallazgos del estudio, se sugieren algunas recomendaciones de política para mejorar la planeación y la operación de la infraestructura y de los servicios de transporte urbano. En términos de infraestructura urbana, se deben mejorar las condiciones de los alrededores, incluyendo intervenciones relacionadas con la iluminación pública, parques (la vegetación restringe visibilidad), e infraestructura pública (paradas destruidas o inexistentes). Desde una perspectiva de la operación de los servicios de transporte, se debe aumentar la frecuencia del transporte público, mejorar la atención en las horas pico, y se deben revisar y mejorar los procesos de contratación y entrenamiento de conductoras y conductores. Adicionalmente con relación al marco legal las recomendaciones incluyen el establecimiento de una lista de agresiones y la definición de sanciones para la violencia en el espacio público, así como mecanismos efectivos de vigilancia y de denuncia.

Finalmente, respecto a la coordinación institucional para implementar políticas con una perspectiva de género, las recomendaciones incluyen la implementación de programas con una perspectiva de género que promuevan la participación de las mujeres, mejoras en la cooperación y coordinación entre organizaciones de la sociedad civil, la academia, y el gobierno; asignación de presupuesto específico para prevenir y sancionar la violencia contra las mujeres, así como para que las autoridades locales cuenten con los recursos financieros, económicos y humanos para implementar y reforzar estas políticas.



# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

10

### 1. Movilidad Urbana y Género: una intersección indispensable..... 11

1.1 PENSAR Y ACTUAR EN CLAVE DE GÉNERO.....13

1.2 ¿HACIA DÓNDE DIRIGIR LOS ESFUERZOS?.....14

### 2. Mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara..... 20

2.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LAS MUJERES.....21

2.2 ACCIONES Y ESTUDIOS PRECEDENTES EN JALISCO SOBRE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD.2 DE LAS MUJERES.....26

### 3. Metodología..... 36

3.1 ELECCIÓN DEL CORREDOR COMO ÁREA DE ESTUDIO.....36

3.2 MUESTRA.....46

3.3 INSTRUMENTOS DE ESTUDIO.....48

3.4 APLICACIÓN DE LA ENCUESTA Y OBSERVACIÓN PARTICIPANTE.....49

### 4. Características y experiencias de las mujeres del AMG ..... 54

4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LAS MUJERES PARTICIPANTES EN EL ESTUDIO.....55

4.2 SISTEMAS DE CUIDADOS.....60

4.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS VIAJES DE LAS USUARIAS DE TRANSPORTE. EL ORIGEN-DESTINO.....63

4.4 INSEGURIDAD EN MUJERES DEL CORREDOR INTERMODAL USUARIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.....73

4.5 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO.....83

<b>5. Hallazgos cualitativos del estudio.....</b>	<b>87</b>
5.1 OBSERVACIÓN PARTICIPANTE.....	87
5.1.1 OBSERVACIÓN EN PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	87
5.1.2 OBSERVACIÓN EN RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	95
5.2 GRUPO DE DISCUSIÓN.....	96
<b>6. Hacia una movilidad urbana segura y libre. ....</b>	<b>99</b>
<b>7. Propuestas Finales.....</b>	<b>103</b>
<b>GLOSARIO .....</b>	<b>109</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>110</b>

# INTRODUCCIÓN

Las mujeres tienen patrones de movilidad diferentes a los hombres en las ciudades del mundo. En entornos urbanos de América Latina. Mientras los hombres usan más los modos privados como el automóvil, las motocicletas y la bicicleta, las mujeres son las mayores usuarias del transporte público y las mayores peatonas. Además, mientras los hombres realizan viajes pendulares, las mujeres realizan más viajes en cadena. Muchos de estos viajes de ellas están relacionados con las labores del hogar que ellas desempeñan de acuerdo con su género, viajes ligados a tareas del hogar. Por ser las mayores cuidadoras remuneradas, ellas también realizan la mayoría de la movilidad relacionada a labores de cuidado (Montoya, Montes y Bernal, 2020). Sumados a estos patrones, el problema de acoso sexual en el transporte es una constante en las ciudades de la región. Esta violencia sexual impacta la movilidad de las mujeres, obligándolas a adoptar estrategias para evitarla que limitan su movilidad física y con ello su acceso a oportunidades de educación y laborales (Soto, 2017).

En este contexto, el Estado de Jalisco, como miembro de la red del Transport Gender Lab<sup>1</sup>, definió la necesidad de documentar las dinámicas de traslado y percepción sobre seguridad de las mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). En este sentido, se diseñó el presente estudio titulado “Patrones de Movilidad de las Mujeres en el Corredor Intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara”. El estudio pretende obtener información sobre la movilidad de mujeres y niñas en el corredor intermodal de la ciudad de Guadalajara y cuatro municipios vecinos. Con base en información cualitativa y cuantitativa recolectada de las experiencias de mujeres usuarias de transporte público y privado, el estudio plantea una serie de recomendaciones para mejorar el sistema de Transporte Público y desarrollar un plan integral para recolectar la información en el AMG.

Este documento sintetiza los principales resultados y recomendaciones y está estructurado en siete secciones que a su vez integran otros ejes temáticos. El primer capítulo incluye el abordaje conceptual de la movilidad urbana y el género desde un enfoque de interseccionalidad. Este capítulo también incorpora una revisión de referentes internacionales sobre buenas prácticas en temas de movilidad urbana y género. El segundo capítulo caracteriza a las usuarias del transporte urbano en el AMG, y describe los estudios relacionados con movilidad y seguridad de las mujeres desarrollados en Jalisco. El tercer capítulo describe los aspectos metodológicos que guiaron el estudio. Los capítulos cuatro y cinco engloban los resultados cualitativos y cuantitativos, respectivamente. En el capítulo seis se realiza un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) a través de criterios arrojados por el estudio. En el capítulo siete se integran las recomendaciones finales en materia legal, de infraestructura e institucional.

---

<sup>1</sup> El Transport Gender Lab es una red de ciudades de América Latina y el Caribe que busca entablar un diálogo técnico sobre la incorporación de la perspectiva de género en los sistemas de transporte.

# 1. Movilidad Urbana y Género: una intersección indispensable.

*“Cuando las mujeres y las niñas no pueden caminar tranquilas por las calles de la ciudad, vender y comprar en los mercados, desplazarse en el transporte público o simplemente usar aseos comunitarios, esto tiene un impacto tremendo en sus vidas. Tanto la amenaza como la experiencia de la violencia afectan su acceso a las actividades sociales, la educación, el empleo y las oportunidades de liderazgo”*

(Phumzile Mlambo-Ngcuka Secretaria General Adjunta de las Naciones Unidas y Directora Ejecutiva de ONU Mujeres, 2017).

La creciente urbanización en las ciudades a nivel mundial ha sido una tendencia generalizada en los últimos 40 años. Las grandes urbes concentran servicios, opciones educativas y laborales, pero también, tensiones sociales, desigualdad y violencia. Al mismo tiempo, se visibiliza y reflexiona cada vez más sobre las condiciones que se viven en los contextos urbanos y las experiencias diferenciadas para mujeres y hombres.

Uno de los grandes desafíos en la gestión de las ciudades es la movilidad urbana, entendida como la capacidad de llegar a lugares (Gutiérrez, 2012:64). Cada vez son más complejos los entramados sociales y geográficos en las urbes, además de los esfuerzos por articular las necesidades e ideologías de los actores implicados. La movilidad sustentable, eficiente y segura es un tema que ha adquirido relevancia en la discusión a nivel global sobre las políticas públicas a partir de la década de los 70 del siglo XX, como un elemento que permite o limita una mayor calidad de vida en las ciudades. En el caso de las mujeres, la movilidad urbana adquiere una importancia relevante donde las formas de desplazamiento y los medios de transporte son fundamentales en la percepción y experiencia de múltiples riesgos y violencias.

En particular, el transporte público es uno de los espacios donde las mujeres han experimentado constantes situaciones de violencia y agresión. Existe una clara diferencia entre las necesidades y el uso del transporte público entre mujeres y hombres, que ha sido documentada por diversos estudios a nivel nacional e internacional.

Algunos de los hallazgos de investigaciones sobre los patrones de movilidad diferenciados entre mujeres y hombres, indican que las mujeres utilizan el transporte público con mayor frecuencia, aunque en algunos casos sus desplazamientos son más cortos, invierten una mayor cantidad de tiempo en estos traslados dado que sus actividades combinan diversos motivos de viaje, como labores familiares y de cuidado, laborales, escolares, entre otros (Galiani y Jaitman, 2016; Díaz y Jiménez, 2003; Muñoz y Gigante, 2007; Soto, 2019).

La información desagregada por edad, ocupación, nivel socioeconómico, escolaridad, motivo de viaje y condición de discapacidad surgida en otras experiencias documentadas sobre los patrones de movilidad de las mujeres, muestran que existe una diversidad de usuarias de transporte que deriva en necesidades específicas en materia de movilidad urbana, infraestructura y transporte público (Muñoz y Gigante, 2007; Rainero et al, 2006, Montoya, 2019).

En este sentido, los usos diferenciados que hombres y mujeres hacen del transporte público a través del análisis de las actividades cotidianas de ambos grupos, se identifican algunas de las diferencias más recurrentes entre los patrones de movilidad de mujeres y hombres en grandes ciudades (BID, 2013: 5).

**TABLA 1. DIFERENCIAS ENTRE LA MOVILIDAD DE MUJERES Y HOMBRES  
(ESTUDIOS INTERNACIONALES)**

**MUJERES**

- Trayectos numerosos y complejos.
- Rutas variadas y concentradas en áreas geográficas alrededor del hogar. (Salvo para trabajadoras domésticas remuneradas y ocupaciones similares).
- Acompañadas por hijas o hijos.
- Cargadas con bultos, compras, carriolas o carritos de bebé.
- Más vulnerables ante el acoso sexual y a ser molestadas.
- Alta percepción de la inseguridad.
- Valoran la flexibilidad horaria y la iluminación.

**HOMBRES**

- Trayectos escasos, simples y repetitivos.
- Destinos alejados del hogar.
- Rara vez llevan carga consigo.
- Rara vez sufren acoso sexual o son molestados.
- Baja percepción de la inseguridad.
- Valoran la velocidad.

**Fuente: BID (2013).**

La planeación y visión urbana deben incorporar la perspectiva de género como un eje indispensable para el desarrollo de las ciudades, ya que en esta medida no solo se reducirán las brechas de desigualdad para mujeres y hombres, sino que es posible construir espacios públicos seguros, disfrutables y adecuados para toda las personas. Los beneficios que se obtienen de implementar un sistema de transporte que responda a usos diferenciados entre mujeres y hombres son múltiples y pueden verse reflejados en otros rubros, como lo identifica la Agencia Alemana de Cooperación Técnica:

- a) Aumenta el retorno de la inversión en infraestructura y la rentabilidad de los sistemas de transporte,
- b) satisface la demanda del servicio de transporte a través del conocimiento de las necesidades, preferencias y limitaciones, de todos los potenciales usuarios, c) mejora el acceso de la mujer al trabajo, la educación y los servicios que aumentan la productividad laboral, d) permite a las mujeres tener más tiempo para atender sus necesidades personales y laborales. (BID, 2013: 4).



## 1.1 PENSAR Y ACTUAR EN CLAVE DE GÉNERO.

En las últimas dos décadas han proliferado los aportes desde la perspectiva de género al urbanismo y la planeación de las ciudades. De manera paulatina se han visibilizado las múltiples violencias a las que están expuestas las mujeres y niñas en el espacio público y como éstas afectan su desarrollo integral y armónico como personas y ciudadanas.

Para reflexionar sobre la movilidad y seguridad de mujeres y niñas, es importante partir de varios hechos:

- **Separación del trabajo productivo y reproductivo:** históricamente se ha dado una división sexual del trabajo que ha delegado en los hombres las actividades productivas, es decir, las que se insertan en el mercado laboral y, por otro lado, el trabajo reproductivo se “asigna” a las mujeres. El trabajo reproductivo son todas aquellas actividades que se requieren para que la vida cotidiana se desarrolle de manera continua (cuidar a las personas dependientes, labores domésticas, hacer compras, etc.). Esta división repercute directamente en el diseño y conformación de las ciudades y la movilidad, ya que las necesidades de traslado de las mujeres agrupan actividades tanto productivas (en la medida en que ha crecido el número de mujeres que se incorporan al mercado laboral) y reproductivas, sin embargo, los sistemas de movilidad sitúan la atención en el trabajo productivo.
- **Reconocimiento de los derechos de las mujeres:** en la actualidad, existen diversos instrumentos y disposiciones internacionales que proporcionan un marco legal sólido para impulsar políticas públicas con perspectiva de género, además de que muchos países cuentan con leyes y ordenamientos nacionales, estatales y municipales para llevar a cabo el diseño e instrumentación de acciones en favor de los derechos humanos de las mujeres, en este caso el derecho a la seguridad y a la ciudad.
- **Necesidades diferenciadas:** la percepción del espacio público y el nivel de (in)seguridad asociado a éste, depende de diversas experiencias y condiciones específicas de las mujeres, por lo que las necesidades variarán de acuerdo a la diversidad de mujeres. La presencia de mujeres en el espacio público se reduce o disminuye en la medida en que no hay seguridad para ellas, lo cual las imposibilita para desarrollar una vida de manera libre y autónoma.
- **Participación activa de las mujeres y la comunidad (resiliencia comunitaria):** el involucramiento de las mujeres y en general de las comunidades para la elaboración de diagnósticos y propuestas de solución a problemáticas compartidas, en este caso relacionadas con la movilidad y seguridad de las mujeres, es un aspecto fundamental que debe considerarse como eje articulador en las acciones y decisiones para mejorar las condiciones de vida de las personas. La participación comunitaria por un lado, crea procesos de cohesión social y apropiamiento de los proyectos y decisiones respecto a su propio entorno, lo cual aumenta la efectividad real de estas gestiones, y por otro, la idea de resiliencia comunitaria remite a la capacidad del ser humano para hacer frente a las adversidades de la vida, superarlas y

transformarse positivamente por ellas (Duquesnoy, 2014:65). Son mecanismos con los que cuentan las personas y las comunidades, que les ayudan a atenuar el impacto de situaciones traumáticas (episodios de violencia, desastres naturales, entre otros) y recuperarse de las mismas. Las comunidades resisten, superan y aprenden de las experiencias traumáticas colectivas, sean naturales o provocadas por los seres humanos (Ruiz, 2015:120-121). En este sentido, el ejercicio de la resiliencia comunitaria especialmente de las mujeres, contribuirá a que se construyan de manera creativa, opciones y escenarios de cambio perdurables, frente a los contextos hostiles y violentos que se viven cotidianamente.

A nivel internacional, existen diversos esfuerzos y buenas prácticas en la gestión de la movilidad y seguridad de las grandes urbes. Cada vez se hace más urgente la incorporación de la visión de las mujeres en la construcción de las ciudades, ante la escalada de violencia que se vive en gran parte de las metrópolis del mundo. Es por ello que resulta importante observar modelos de intervención en otras latitudes que han sido exitosos y que sobretodo, han sumado la voz de mujeres y niñas como parte fundamental en el diagnóstico y diseño de políticas públicas para las ciudades. De manera general, en la siguiente sección revisaremos algunas experiencias internacionales sobre la gestión de la movilidad en las grandes ciudades con perspectiva de género.

## 1.2 ¿HACIA DÓNDE DIRIGIR LOS ESFUERZOS? REFERENTES DE BUENAS PRÁCTICAS EN MOVILIDAD Y GÉNERO.

Los enfoques teóricos-metodológicos de la movilidad urbana y el género, se han implementado exitosas experiencias de elaboración y aplicación de modelos para la gestión urbana que fomentan la seguridad de mujeres y niñas. Estos ejemplos son valiosos dado que integraron la participación activa e incluyente de diversos colectivos y grupos de mujeres en el diseño de propuestas y programas.

En Montreal, desde 1994 a 2004, se trabajó en un programa que aumentó la seguridad y la percepción de seguridad entre las mujeres, sobretodo en relación al uso del transporte público. A través de este programa las mujeres solicitaron un paradero entre dos paradas establecidas, lo que mejoró la sensación de seguridad y acortó la distancia hasta el destino final de las mujeres, esto representa un ejemplo de la flexibilidad que el sistema el transporte público puede adoptar para atender las necesidades específicas de las mujeres (BID, 2013).

De este ejercicio, derivaron una serie de aspectos relevantes para aumentar la percepción de seguridad de las mujeres (Kolektiboa, 2010: 35):

- Ver y ser vistas: condiciones del entorno donde haya visibilidad (por ejemplo, en el transporte público que los cristales no estén polarizados o rayados y tener una mejor iluminación).
- Oír y ser oídas: condiciones del entorno donde haya facilidad para obtener atención.

- Salidas alternas y lugares de auxilio: infraestructura que facilite las llamadas de auxilio o salidas de emergencia.
- Limpieza y cuidado del entorno.
- Actuar de manera colectiva en el espacio público: intervención de mujeres y hombres para la apropiación.

Por su parte, mujeres en el País Vasco y en ciudades como Barcelona y Rosario, Argentina, han elaborado los llamados “Mapas de la Ciudad Prohibida” que identifican espacios y lugares en los que las mujeres experimentan inseguridad. A partir de estos mapas, se pueden hacer intervenciones específicas del espacio público para reducir la sensación de inseguridad y la prevalencia de delitos (Kolektiboa, 2010). Este ejercicio contempló la realización de caminatas exploratorias con grupos de mujeres en colonias y barrios de las ciudades, donde se identificaban lugares, zonas, horarios e infraestructura urbana que contribuía a la percepción de inseguridad y riesgo de las mujeres.

Algunas de las conclusiones obtenidas de este tipo de diagnósticos refieren que es necesaria la participación transversal de las mujeres en todo el proceso para asegurar el éxito de la implementación. También se menciona que es útil el uso de tecnologías para la identificación e intervención de espacios inseguros y para difundir información sobre zonas de riesgo para las mujeres.

De manera constante se señala que la accesibilidad, el mobiliario urbano, la iluminación, la limpieza, la vegetación y en general la infraestructura urbana, son elementos primordiales para el mejoramiento del espacio público y, por ende, de la seguridad en los mismos.

A partir de 2010, ONU Mujeres, con la colaboración de diversos grupos de sociedad civil, gobierno y academia, impulsa una iniciativa de gestión urbana denominada “Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas” que promueve la elaboración de diagnósticos que profundicen en la generación de información específica y diversa sobre usos y relaciones en el espacio público respecto a las mujeres y niñas. Lo anterior con el objetivo de crear políticas públicas que originen cambios estructurales y sociales para un ejercicio sustantivo de derechos para ellas.

1. Proponer intervenciones sensibles al género elaboradas por la comunidad local para responder a sus necesidades específicas.
2. Formular y aplicar leyes y políticas para prevenir y responder a la violencia sexual en el espacio público y garantizar la adjudicación de recursos necesarios para su efectiva implementación.
3. Inversiones en infraestructuras que mejoran la seguridad de los espacios públicos y fomentan el desarrollo económico y el empoderamiento de las mujeres.
4. Modificar actitudes y comportamientos para promover el derecho de las mujeres y las niñas a disfrutar de espacios públicos libres de violencia.

En el informe global 2017 de esta iniciativa, se reportan 4 categorías de intervención integral que las ciudades participantes se comprometen a desarrollar o ya se encuentran en desarrollo, a saber (ONU Mujeres, 2017:3):

**TABLA 2. COMPROMISOS DEL PROGRAMA DE CIUDADES SEGURAS PARA MUJERES Y NIÑOS, ONU MUJERES 2017.**

**GENERAR DATOS, CONSTRUIR ALIANZAS PARA EL CAMBIO**

Los estudios de alcance preliminares ofrecen datos específicos, y a menudo únicos, para asegurar una comprensión profunda del acoso sexual y la violencia en los espacios públicos en una ciudad. Las partes interesadas clave reflexionan sobre las conclusiones que se convierten en la base para futuras acciones.

**DESARROLLAR E IMPLEMENTAR LEYES Y POLÍTICAS INTEGRALES**

Éstas deben orientarse específicamente a prevenir y responder a la violencia sexual en espacios públicos. La capacitación y las acciones de sensibilización ayudan a las autoridades locales, los grupos de mujeres y los socios comunitarios a abogar por la legislación necesaria y a supervisar su aplicación, que debe estar respaldada con la consiguiente adjudicación presupuestaria.

**INVERTIR EN LA SEGURIDAD Y LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS**

Un enfoque de género para la planificación urbana significa tener en cuenta sistemáticamente las necesidades potencialmente diferentes de mujeres y hombres. Una mayor seguridad para las mujeres y las niñas puede venir a través de inversiones específicas en infraestructura pública, tales como agua potable y mejor iluminación. El desarrollo económico debe enfatizar las oportunidades para el empoderamiento económico de las mujeres.

**TRANSFORMAR LAS NORMAS SOCIALES**

Actividades destinadas a fomentar relaciones de género respetuosas en las escuelas, las comunidades y otros entornos aumentan la toma de conciencia sobre la igualdad de género y fomentan la seguridad en los espacios públicos.

**Fuente: elaboración propia con información de ONU Mujeres (2017).**

Con estas estrategias se busca avanzar de forma significativa en el diseño de los espacios públicos, pero también en el cambio cultural y social que debe ocurrir para una convivencia pacífica y armoniosa. Asimismo, el informe reporta los avances más significativos en la adopción de programas y ordenamientos legales para garantizar que el espacio público sea seguro para mujeres y niñas y la transversalización de la perspectiva de género en el transporte público.

**TABLA 3. RESUMEN DE AVANCES DE LAS CIUDADES PARTICIPANTES DE LA INICIATIVA “CIUDADES SEGURAS PARA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS”.**

<p><b>HO CHI MINH, VIETNAM</b></p> <p>Después de realizar una serie de talleres participativos donde se identificaron diferentes tipos de violencia en los espacios públicos, se estableció un plan de acción sobre prevención y respuesta a la violencia basada en el género (2016-2020), el cual será monitoreado y evaluado en los siguientes años.</p>	<p><b>CD. QUEZÓN, FILIPINAS</b></p> <p>Aprobación de una legislación local que impone sanciones penales al acoso sexual, así como la correspondiente capacitación de organismos para la debida aplicación de esta ley. Desarrollo de aplicaciones móviles para hacer llamadas de emergencia, ubicar espacios seguros y otros lugares como hospitales y comisarías.</p>
<p><b>CIUDAD DEL CABO, SUDÁFRICA</b></p> <p>Se elaboró un estudio participativo con actores interesados, grupos de mujeres y urbanistas sobre el acoso sexual y la violencia contra las mujeres. Lo siguiente es generar planes de acción en el transporte público.</p>	<p><b>EL CAIRO, EGIPTO</b></p> <p>Aprobación –por vez primera– de una legislación para sancionar el acoso sexual. Difusión de información entre mujeres de la ciudad sobre las formas de violencia. Cooperación con ONU Mujeres para desarrollar estrategias de combate a todos los tipos de violencia.</p>
<p><b>DUBLÍN, IRLANDA</b></p> <p>A través de un estudio se identificaron problemas de diseño urbano que provocan temor entre mujeres y niñas de la ciudad.</p>	<p><b>CD. DE GUATEMALA, GUATEMALA</b></p> <p>Impulso a la aprobación de la “Ley contra el Femicidio y Otras Formas de Violencia contra la Mujer” y la “Ley contra la Violencia Sexual, la Explotación y la Trata de Personas”. Desarrollo de estrategias municipales para prevenir y responder al acoso sexual en el espacio público.</p>
<p><b>RABAT, MARRUECOS</b></p> <p>A partir de un diagnóstico sobre el acoso hacia las mujeres (donde 92% expresó haber tenido una situación de acoso en su vida) se estableció un mecanismo local que apoyará en la incorporación de la perspectiva de género en todos los espacios de tomas de decisiones de la ciudad.</p>	<p><b>PORT MORESBY, PAPÚA NUEVA GUINEA</b></p> <p>Formación de asociaciones de vendedoras para su capacitación y desarrollo de habilidades de liderazgo (la actividad de vender en el mercado de la ciudad es la principal fuente de ingresos de estas mujeres). Rehabilitación de áreas del mercado y gestión de espacios seguros para las actividades de venta y convivencia de las mujeres.</p>
<p><b>CD. DE MÉXICO, MÉXICO</b></p> <p>Con la cooperación de ONU Mujeres, instancias gubernamentales e instituciones académicas, se elaboró un diagnóstico de la violencia en el transporte público que permitió ubicar necesidades para la atención de esta problemática generalizada. Se crearon tres oficinas de apoyo y denuncia en el metro y metrobús, y se desarrolló una aplicación de teléfono móvil para reportar incidentes en el sistema de transporte.</p>	<p><b>KIGALI, RWANDA</b></p> <p>Habilitación de un mini-mercado para mujeres donde pueden vender sus productos de manera segura y condiciones salubres. Cuenta con guardería y lactario.</p>
<p><b>WINNIPEG, CANADÁ</b></p> <p>Establecimiento de iniciativas de seguridad en el transporte con la coordinación de organismos encargados de hacer cumplir la ley. Recopilación sistemática de información relacionada con delitos hacia las mujeres. Programas formativos dirigidos a hombres y niños para transformar el contexto cultural.</p>	<p><b>DELHI, INDIA</b></p> <p>Rehabilitación de infraestructura urbana y seguridad en las calles (iluminación, presencia policial). Capacitación de conductores del transporte público para prevenir el acoso sexual.</p>
<p><b>QUITO, ECUADOR</b></p> <p>Rehabilitación de paraderos del transporte público. Capacitación de funcionarios y funcionarias en protocolos de atención a víctimas de violencia sexual y acoso. Difusión de una aplicación móvil para la denuncia de acoso y delitos en el transporte. La ciudad ha etiquetado presupuesto específico para el desarrollo del programa.</p>	<p><b>SAKAI, JAPÓN</b></p> <p>Instalación de cámaras de circuito cerrado en las calles y mejoramiento de iluminación. Movilización de la comunidad para prevenir la violencia, conformando patrullas voluntarias.</p>
	<p><b>MARRAKECH, MARRUECOS</b></p> <p>Capacitación a conductores del transporte público para prevenir y responder ante el acoso sexual.</p>

Fuente: elaboración propia con información de ONU Mujeres (2017).



Es importante también, presentar las acciones de corte social y educativo que estas ciudades han implementado para transformar los patrones culturales de mujeres y hombres, ya que estos espacios son fundamentales para impulsar un cambio social que trascienda a través del tiempo, donde la formación de la sociedad en su conjunto se apropie de la cultura de respeto a los derechos humanos de todas las personas, especialmente de las mujeres.

TABLA 4. RESUMEN DE ACCIONES DE CAMBIO SOCIAL Y CULTURAL EN LAS CIUDADES PARTICIPANTES DE LA INICIATIVA “CIUDADES SEGURAS PARA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS”.	
<b>EL CAIRO, EGIPTO</b>	<b>KIGALI, RWANDA</b>
A través del juego con niñas y niños, se fomenta la prevención y conciencia sobre el acoso sexual. En barrios de escasos recursos y en centros educativos se utilizan expresiones artísticas (teatro, fotografía, música) para promover los derechos de las mujeres, las relaciones respetuosas y en condiciones de igualdad entre mujeres y hombres.	Se organizó un concurso de canciones originales para jóvenes con el tema de la prevención del acoso y el derecho a la seguridad de niñas y mujeres en la ciudad. Las canciones ganadoras fueron premiadas y transmitidas por la radio local.
<b>QUITO, ECUADOR</b>	<b>CD. QUEZÓN, FILIPINAS</b>
Intervención en escuelas con materiales didácticos (folletos y guía para profesorado) que abordan de manera sencilla la discriminación y estereotipos de género.	Grupos juveniles de teatro ofrecen obras que hablan sobre los derechos de niñas y mujeres.
<b>DEHLI, INDIA</b>	<b>PORT MORESBY, PAPÚA NUEVA GUINEA</b>
Impulso a diálogos comunitarios entre la población para reflexionar sobre su capacidad de generar cambios sociales y crear iniciativas propias para erradicar la violencia hacia mujeres y niñas.	Campañas que promueven un alto a la violencia hacia mujeres y niñas, que son socializadas en programas de radio y televisión, espacios públicos y lugares como escuelas e iglesias.

Fuente: elaboración propia con información de ONU Mujeres (2017).

En México, resalta la implementación de programas y políticas públicas en la Ciudad de México desde el año 2008 que promueven la creación de espacios públicos seguros para mujeres y niñas, por ejemplo, el programa “Zonas Libres de Violencia para las Mujeres” y el “Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México”, además de participar en el desarrollo de la estrategia de ONU Mujeres ya mencionada. Recientemente las ciudades de Puebla, Guadalajara y Torreón se han sumado a realizar acciones bajo la propuesta de “Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas” Ahora bien, existen programas que han sido orientados específicamente al transporte público como parte de las estrategias de prevención y erradicación de la violencia hacia mujeres y niñas en el espacio público de distintas ciudades del mundo, como se muestra en la Tabla 5.

Existen diversas acciones a implementar para avanzar en el mejoramiento de las condiciones de seguridad y acceso al espacio público de las mujeres, como es posible observar en los ejemplos anteriores. Los niveles y profundidad de los programas son variados y pueden implementarse haciendo uso de la tecnología, la creatividad y la cooperación de organismos internacionales, por lo que las posibilidades no se ciñen a un solo ámbito o sector, pero además con la participación activa de las mujeres que son quienes experimentan día a día las inseguridades urbanas.

Pasando a una escala regional y local, en la siguiente sección, se realiza una caracterización de la diversidad

de mujeres que habitan y transitan por el AMG con el fin de conocer los principales rasgos de la población femenina en este espacio geográfico. También se presenta una revisión de estudios precedentes sobre movilidad, y seguridad de las mujeres en el AMG y algunas de las acciones institucionales que se han implementado en estos rubros.

**TABLA 5. PROGRAMAS ORIENTADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO BAJO LA INICIATIVA DE “CIUDADES SEGURAS PARA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS”.**

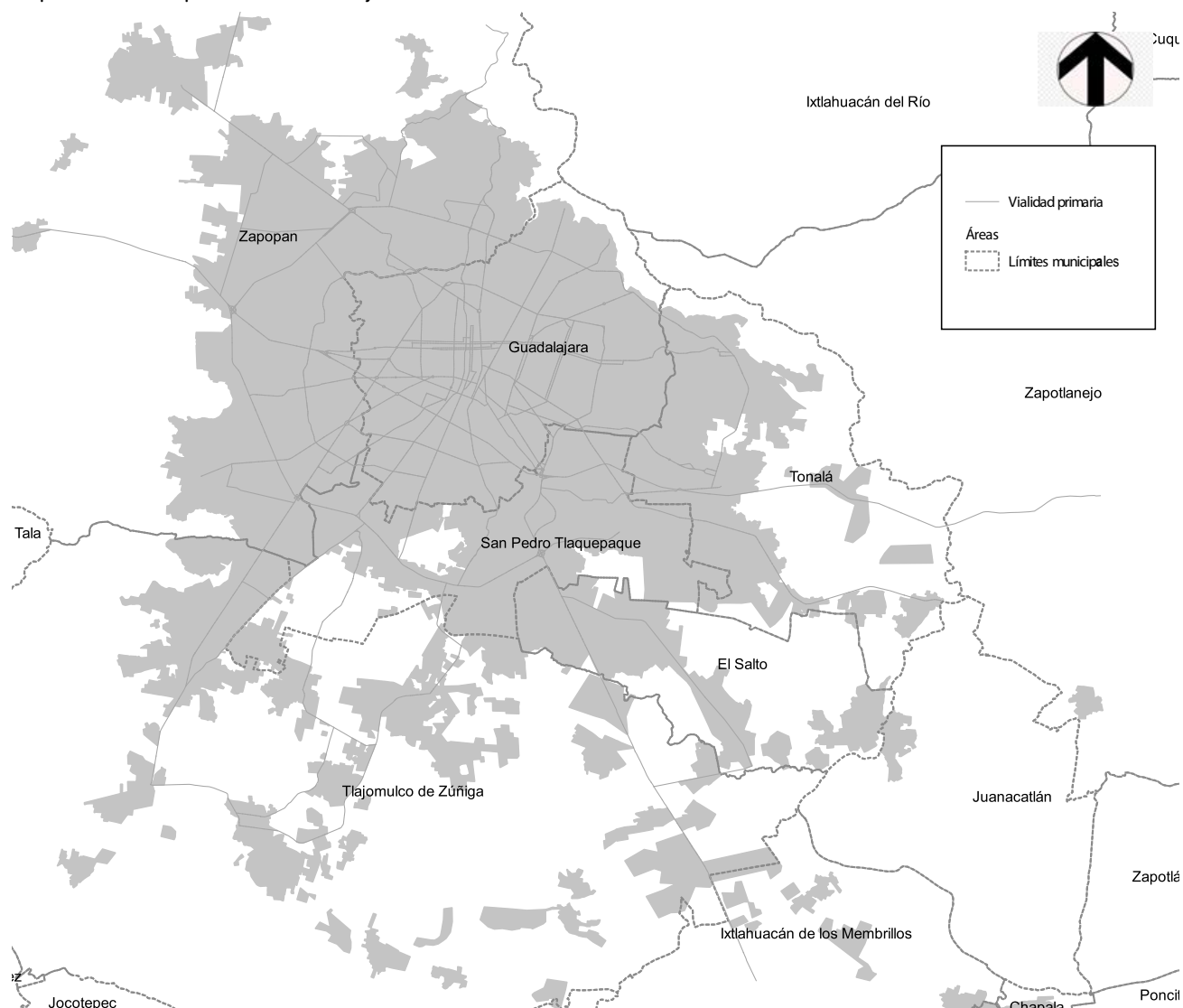
<b>TORONTO Y MONTREAL</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> ENTRE DEUX ARRÊTS (SERVICIO ENTRE DOS PARADAS) <p>Servicio de transporte público que permite paradas adicionales a las ya establecidas para que niñas y mujeres caminen distancias más cortas a sus destinos.</p>	<b>NUEVA DELHI, INDIA</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> FORSHE <p>Servicio de radio taxis para mujeres que trabajan 24 horas y son conducidos por mujeres con entrenamiento en artes marciales.</p>
<b>OTRAS CIUDADES CANADIENSES</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> WHEEL-TRANS <p>Servicio de transporte público específico para mujeres con discapacidad con un precio preferencial y con disponibilidad para atender emergencias.</p>	<b>KANTO Y KANSAI, TOKIO</b> <p>Vagones exclusivos para mujeres en el metro habilitados en las horas de más tránsito de personas.</p>
<b>LONDRES, INGLATERRA</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> PROJECT GUARDIAN <p>Despliegue de policías especializados en atender situaciones de acoso y delitos sexuales, en la red de transporte público y en los puntos con mayor frecuencia de estos delitos. Difusión en medios de comunicación y redes sociales de los arrestos de personas por acoso en el transporte, que generó una expectativa mayor sobre la atención a esta problemática y aumentó el número de denuncias.</p>	<b>CD. DE GUATEMALA, GUATEMALA</b> <p>Autobuses exclusivos para mujeres en horas de mayor afluencia de personas.</p>
<b>QUITO, PERÚ</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> PROYECTO “CUÉNTAME” <p>Instalación de cabinas de atención ciudadana en la red de transporte público para atender psicológica y jurídicamente cualquier denuncia o situación de acoso.</p>	<b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> PLAN PILOTO CONTRA EL ACOSO SEXUAL EN EL TRANSMETRO <p>Visibilización del tema del acoso a través de la difusión de material audiovisual en las unidades del metro y en redes sociales.</p>
<b>CD. DE MÉXICO, MÉXICO</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> VIAJEMOS SEGURAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO <p>Creación del denominado “transporte rosa” exclusivo para mujeres y niñas. Aunque este esquema de transporte público abre diversos debates sobre las responsabilidades y visiones culturales de la seguridad para las mujeres y es una medida temporal (Dunckel-Graglia, 2013; Romero et al, 2016), en la práctica ha sido una forma de incidir en la mejora de algunas condiciones de movilidad femenina. Ruta de atención para víctimas y testigos, así como seguimiento de las denuncias, asesoría jurídica y acompañamiento durante el proceso.</p>	<b>BEIRUT, LÍBANO</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> BANET TAXI (TAXI DE MUCHACHAS) <p>Red de taxis solo para mujeres que ofrece servicio nocturno y es operado por mujeres conductoras.</p>
<b>LIMA, PERÚ</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> ACCIONES EN EL SERVICIO METROPOLITANO DE LIMA <p>Bajo un nuevo esquema de transporte integrado que funciona con autobuses de tránsito rápido (BRT) se realizaron campañas de prevención y protocolos de denuncia de acoso. Equipamiento e cámaras de seguridad en vagones y unidades de servicio.</p>	<b>MARRAKECH, MARRUECOS</b> <p>Difusión de videos en las unidades el transporte con información sobre el acoso, así como equipamiento de cámaras de vigilancia y elementos de seguridad privada que verificar los vehículos.</p>
	<b>BOGOTÁ, COLOMBIA</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> EL ENFOQUE DE GÉNERO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITP) DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, COLOMBIA <p>Vagones exclusivos para mujeres en el SITP, además de campañas de concientización entre hombres sobre la implementación de esa medida. Conformación de un grupo de mujeres policías encubiertas que tienen presencia en la red de transporte público para atender cualquier situación de abuso contra mujeres o menores de edad, pueden arrestar agresores y cuentan con dispositivos tecnológicos para comunicación. Difusión de números telefónicos y aplicaciones para la denuncia de agresores, envío de fotos y video de cualquier tipo de delito a la policía.</p>
	<b>GUAYAQUIL, ECUADOR</b> <b>NOMBRE DEL PROGRAMA:</b> AUTOBUSES PARA MUJERES EN LA METROVÍA <p>Servicio de transporte público exclusivo para mujeres y campañas educativas para fomentar la cultura de respeto a las mujeres.</p>

Fuente: elaboración propia con información de ONU Mujeres (2017).

## 2. Mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara.

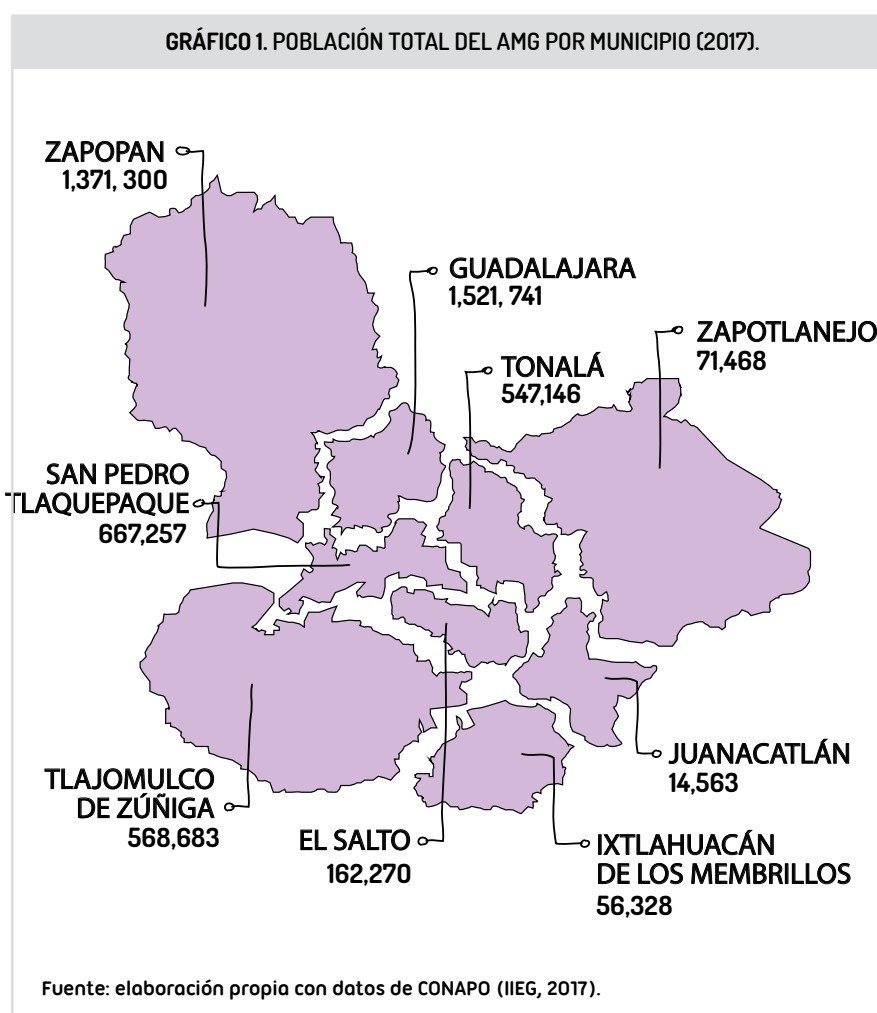
Ubicada en el estado de Jalisco, el AMG se compone de 9 municipios: Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, El Salto, Zapotlanejo, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán. La región administrativa donde se ubica el AMG se conoce como región centro.

Mapa 1. Área Metropolitana de Guadalajara.



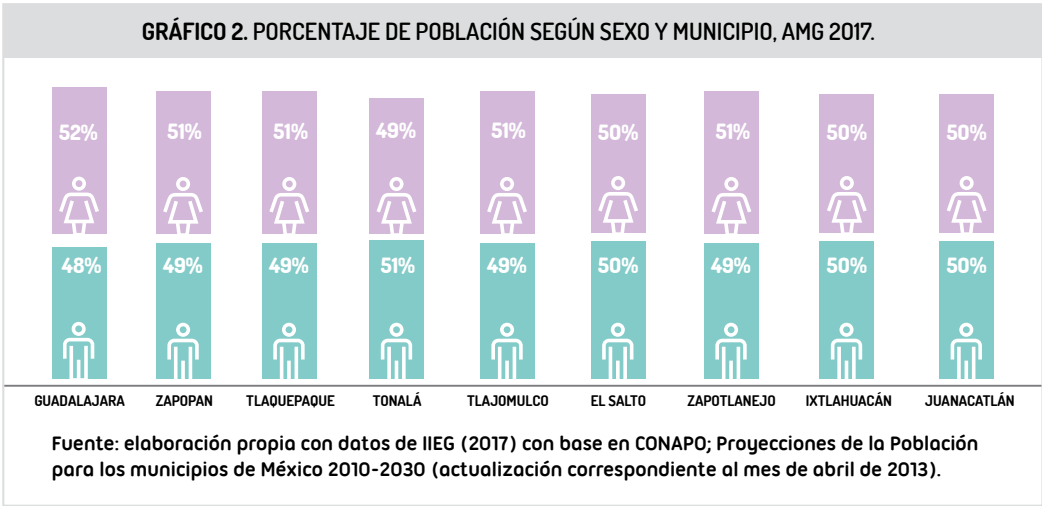
## 2.1 CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LAS MUJERES.

Se estima que en 2017 el AMG alcanzó los 5 millones de habitantes y de esta cifra el 51.10% son mujeres, es decir, 3 millones 577 mil (IIEG, 2017). El municipio con mayor población es Guadalajara, seguido de Zapopan, Tlaquepaque, Tlajomulco y Tonalá.



En los últimos 50 años, los municipios de Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco registraron el mayor incremento en la población. Lo anterior indica que las necesidades de infraestructura urbana y movilidad se han modificado y crecido de una manera acelerada.

En cuanto a la proporción de hombres y mujeres por municipio, Guadalajara es el municipio metropolitano con mayor proporción de mujeres, con un 52% (791.732); seguido de Zapopan, con un 51,2% (702.405). Por otro lado, Juanacatlán y Tonalá son los municipios con menor proporción de mujeres, con 49,7% y 49,4% respectivamente. Es importante tomar en cuenta que las mujeres representan la mitad, o en algunos casos más de la mitad de la población en los municipios del AMG, por lo que es de suma importancia integrar a la planeación del crecimiento de las ciudades y las necesidades derivadas de la diversidad de mujeres que habitan en el AMG.



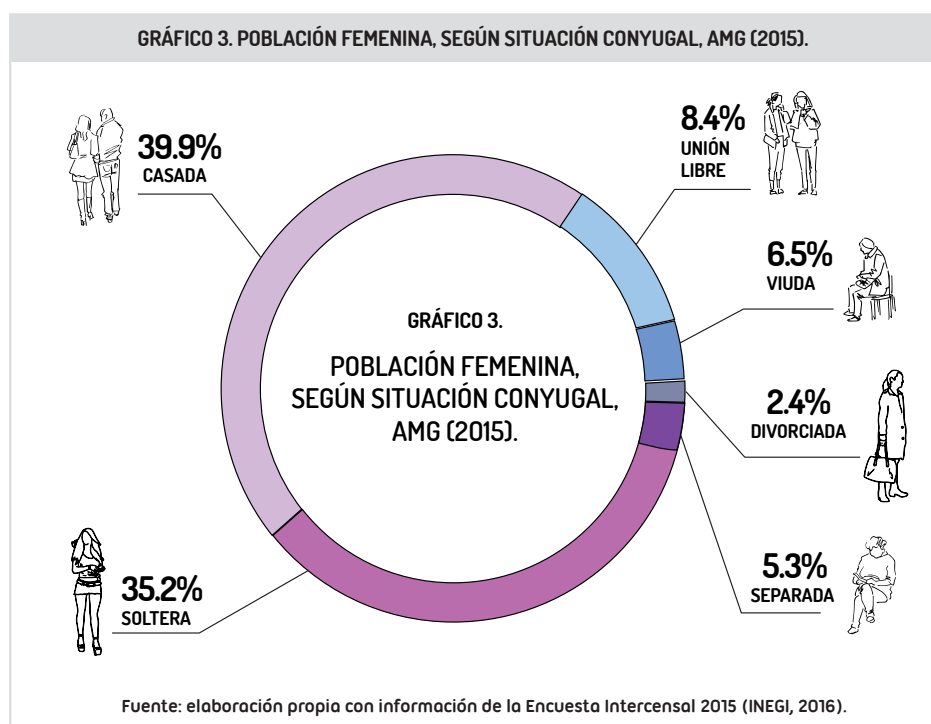
Sobre la distribución etaria de la población en el AMG, destaca que conforme aumenta el grupo de edad, la proporción de mujeres respecto a hombres es mayor, llegando a un número de 79 hombres por 100 mujeres, en el rango de 65 años y más. Los grupos de edad en el AMG se distribuyen de la siguiente forma:

TABLA 6. POBLACIÓN TOTAL, SEGÚN GRUPO DE EDAD Y SEXO, AMG (2017)			
	GRUPO DE EDAD	MUJERES (MILES)	HOMBRES (MILES)
	0 A 14 AÑOS	654,396	686,770
	14 A 29 AÑOS	642,790	640,285
	30 A 44 AÑOS	574,820	533,606
	45 A 64 AÑOS	490,680	429,896
	65 AÑOS Y MÁS	182,533	144,980

Fuente: elaboración propia con datos de IIEG con base en CONAPO; Proyecciones de la Población para los municipios de México 2010-2030 (actualización correspondiente al mes de abril de 2013).



Existe diversidad entre las edades y situación conyugal de la población femenina. Las mujeres casadas y solteras representan las situaciones conyugales con mayor proporción en el AMG, seguidas de mujeres en unión libre.



Respecto a la escolaridad de las mujeres en el AMG, se observa que la mayoría cuenta con instrucción básica (primaria y secundaria). En el nivel medio superior y superior, se observa un decrecimiento significativo de la cantidad de mujeres, lo cual muestra una deserción escolar más aguda en estos niveles de escolarización (ver Tabla 13). Se calcula que el promedio de años de escolaridad de las mujeres en el AMG es de 9.3 (Foss, 2018).

**TABLA 7. POBLACIÓN FEMENINA POR ÚLTIMO GRADO ESCOLAR TERMINADO, AMG (2015)**

ÚLTIMO GRADO CONCLUIDO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
NINGUNO	123,058	5.2
PRIMARIA	686,390	29.0
SECUNDARIA	583,736	24.7
BACHILLERATO	366,150	15.5
LICENCIATURA	314,173	12.6

Fuente: elaboración propia con información de la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2016).

Ahora bien, en el AMG, el 79.8% de mujeres, percibe en el año 2015, entre 1 y 5 SMV (Salario Mínimo Vigente), que en términos monetarios equivalía entre \$70,10 pesos mexicanos y \$350,5 pesos mexicanos al día (2,92 y 14,6 USD- abril 2020), lo que al mes representaba \$2.103 y 10.515 pesos mexicanos (87,6 y 438 USD- abril 2020). En este sentido es importante mencionar que el 28,1% de hogares en el AMG tienen una jefatura femenina (579,707 hogares), lo que indica que el mayor ingreso de estos hogares es aportado por las mujeres.

TABLA 8. POBLACIÓN FEMENINA POR NIVEL DE INGRESO, AMG (2015)			
	NÚMERO DE SALARIOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
	< 2 SMV	289,705	37.0
	2-5 SMV	335,073	42.8
	5-10 SMV	66,038	8.4
	> 10 SMV	92,461	11.8

Fuente: elaboración propia con información de la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2016).

La construcción social y cultural del género sigue dejando en desventaja a las mujeres en el acceso al mercado laboral en la AMG, mientras un 72% de hombres cuenta con un trabajo remunerado, solo 37% de mujeres cuentan con uno. Los ingresos para hombres son mayores que para las mujeres; mientras los hombres perciben \$47 pesos por hora, las mujeres solo \$42, siendo la brecha salarial de género en el AMG de 27.28% (Jalisco Cómo Vamos, 2020 en IMEPLAN, 2020: 23).

- Al momento de la encuesta, el 46,6% de las mujeres tenía un empleo, a diferencia del 74,4% de hombres, mientras que la tasa de desempleo es de 11 para las mujeres y 8 para los hombres.
- Guadalajara es el municipio donde las mujeres evalúan con menor satisfacción las oportunidades laborales, en cambio los hombres del mismo municipio otorgan la mejor evaluación de satisfacción a estas oportunidades.
- El 40,3% de las mujeres declararon dedicarse al hogar de manera exclusiva, en comparación con el 3,2% de hombres dedicados a esta actividad. La cantidad de horas promedio que las mujeres le dedican al trabajo en el hogar diariamente es de 5 horas y 12 minutos, mientras que los hombres 2 horas y 10 minutos. Además, las mujeres que tienen empleo dedican un promedio de 3 horas y 25 minutos diarios a las actividades del hogar, en comparación con los hombres empleados que invierten 1 hora y 38 minutos. Estos datos confirman que la jornada de trabajo para las mujeres –con o sin empleo fuera de casa- es mayor para ellas.
- Se calcula una brecha salarial<sup>1</sup> entre mujeres y hombres del AMG de 20%. Según el INEGI (2015) en términos monetarios ésta diferencia es de aproximadamente \$2.068 pesos mexicanos (86 USD- abril 2020), es decir, mientras que una mujer gana en promedio \$5.606 pesos mexicanos (238 USD- abril 2020)

mensuales, los hombres perciben \$7.674 (320 USD- abril 2020).

- En los últimos seis años (2012-2018), el porcentaje de participación de la mujer en puestos públicos del más alto nivel (diputadas, titulares de secretaría, magistradas, presidentas municipales) creció de 8.76% a 28% (SEPLAN, 2018).
- De forma generalizada, existe una cantidad mayor de mujeres que presentan más riesgo económico y social en el AMG, respecto a los hombres. También hay más mujeres (42%) que hombres (38%) ubicadas en el estrato socioeconómico bajo.
- De acuerdo con el CONEVAL (2016) las mujeres en situación de pobreza a nivel nacional representan el 44,1%, mientras que el porcentaje de hombres en la misma condición es de 43.0%.

Además de la baja inserción en el mercado laboral y brecha salarial, la mayoría de las mujeres trabajan en el sector informal. Esto se relaciona también con las tareas de cuidado y el trabajo doméstico (trabajo no remunerado) que siguen siendo una carga principalmente para las mujeres. Alrededor de 12 a 17 horas más a la semana dedican las mujeres en estas tareas en comparación con los hombres; y entre 5 y 14 horas más a la semana destinadas al cuidado de personas dentro y fuera del hogar” (Jalisco Cómo Vamos, 2020 en IMEPLAN, 2020: 23-24).

Un dato relevante que proporciona esta encuesta es que las mujeres asignan un puntaje promedio reprobatorio respecto a la percepción de la seguridad en el AMG con 2.3 puntos (en un rango de 1 a 5 puntos, donde 5 es el mayor puntaje), y el 20% de ellas dejó de hacer alguna actividad por la situación de inseguridad.

Finalmente, de acuerdo a la información de la Encuesta Intercensal 2015 (INEGI, 2016) el 54% de las mujeres en el AMG requieren 15 minutos para trasladarse a la escuela, el 25,8% tarda de 16 a 30 minutos y el 12,6% necesita de 31 minutos a 1 hora de tiempo de traslado. El 28,8% de mujeres utiliza el transporte público para llegar a la escuela (camión, taxi, combi o colectivo), mientras que el 20,9% se mueve en transporte privado (automóvil, camioneta o motocicleta), así mismo, un 40.7% camina para llegar al mismo destino.

El tiempo de traslado que invierten las mujeres para ir al trabajo es de 15 minutos para el 22,8%, entre 16 y 30 minutos el 26% y entre 31 minutos y 1 hora para el 26,7% de las mujeres en el AMG. El 47% utiliza el transporte público para ir al trabajo, el 27,2% el transporte particular, y el 16,2% lo hace caminando.

El transporte público es el medio que más utilizan las mujeres en el AMG para sus traslados cotidianos. Una gran proporción de mujeres también camina para llegar a los centros de trabajo y estudio. Esta información muestra que los esfuerzos para mejorar la movilidad de las mujeres pueden orientarse al sistema de transporte público, la infraestructura y el equipamiento urbano.

---

1 La brecha salarial de género se define como la diferencia del promedio salarial entre hombres y mujeres en razón del salario promedio de los hombres (OIT, 2018).

## 2.2 ACCIONES Y ESTUDIOS PRECEDENTES EN JALISCO SOBRE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS MUJERES.

La movilidad y el uso del transporte público en el AMG han adquirido una gran complejidad que representa un reto para encontrar soluciones y alternativas. Estos esfuerzos requieren la colaboración de las autoridades, la sociedad civil, el sector privado y la academia. Muestra de ello es que los usuarios del transporte público en el AMG representan 2 millones 772.373 personas de las cuales, aproximadamente 1.413.910, son mujeres (IMTJ, 2016). Lo anterior equivale al 51% de las mujeres.

A nivel nacional, la violencia hacia las mujeres por el solo hecho de ser mujeres debe entenderse como un fenómeno estructural, que tiene diversas manifestaciones y está presente en el ámbito público y privado. Entre los datos que podemos observar y que nos indican algunas desigualdades persistentes entre hombres y mujeres está la brecha salarial que a nivel mundial calcula que los hombres ganan 15,6% más que las mujeres haciendo las mismas labores. En México esta disparidad aumenta considerablemente a un 22% y en Jalisco a 19,6% (CESJAL, 2016).

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), 66,1% de mujeres de 15 años o más, han sufrido al menos un incidente de violencia emocional, económica, física, sexual o discriminación a lo largo de su vida en al menos un ámbito y ejercida por cualquier agresor (INEGI, 2016). Jalisco es una de las entidades con una preocupante alza en los índices de violencia contra las mujeres. Con base en los datos de la ENDIREH (2016), un 74.1% de las mujeres - entre 15 años y más - declaró haber vivido al menos algún incidente de violencia a lo largo de su vida. Sobre las mujeres mayores de 60 años o más, el 21.7% experimentó algún tipo de violencia (1 de cada 5); siendo Jalisco el segundo lugar de las entidades con mayor porcentaje a nivel nacional (IIEG, 2019 con base en ENDIREH, 2016). El 55.6% de las mujeres sufrió violencia emocional; 51.5% violencia sexual; 37.1% violencia física; y 33.7% violencia económica-patrimonial.

Por otro lado, el contexto generalizado de violencia que ha ido en aumento en el país. Desde el año 2010, Jalisco presenta un incremento considerable en el número de homicidios por año. En 2017 el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP, 2018) registró un total de 2.108 homicidios, lo que ubicó a la entidad en el séptimo lugar a nivel nacional con mayor número de homicidios (SESNSP, 2018). Esta situación se asocia al crecimiento de organizaciones delictivas, entre ellas el narcotráfico y también al clima de corrupción e impunidad que prevalece en los procesos de impartición de justicia (Moloeznik y Rodríguez, 2016). Frente a la mortalidad de las mujeres, en 2017 a nivel nacional, 3.324 mujeres fueron víctimas de homicidio, de las cuales 107 se tipificaron como feminicidios (Jasso y González, 2018)<sup>2</sup>. En Jalisco también se han agravado las manifestaciones de violencia contra las mujeres, por ejemplo, la frecuencia de feminicidios en

---

<sup>2</sup> Existe una discusión sobre los elementos que cada entidad federativa utiliza para tipificar el feminicidio, por lo que una gran proporción de los casos de mujeres víctimas de homicidio no son procesados como tal.

<sup>3</sup> <http://www.udg.mx/es/noticia/aumentan-feminicidios-jalisco-durante-ultimos-20-anos>.

el estado ha ido en aumento en los últimos 20 años<sup>3</sup>, donde en 2017 se registraron 112 casos.

En los resultados para Jalisco de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) se estima que, durante el año 2016, la tasa de víctimas por cada cien mil habitantes en el estado fue de 30.597 mujeres y 31.313 hombres. El asalto o robo en la calle o transporte público son mencionados como los tipos de delitos más frecuentes para la ciudadanía jalisciense (INEGI, 2017).

También se registró en esta encuesta que el transporte público es el segundo lugar donde la población se siente más insegura. El 17,4% de la población encuestada dejó de usar este modo de transporte por miedo a ser víctima de algún delito (INEGI, 2017).

Actualmente Jalisco tiene dos declaratorias de Alerta por Violencia Contra las Mujeres (VCM), una desde el ámbito estatal y la otra por el federal. La Alerta de Violencia Contra las Mujeres (AVCM) nivel estatal -decretada en febrero, 2016- activa en todo el estado pero con especial atención en ocho municipios: Guadalajara, Zapopan, Tonalá, Tlajomulco, San Pedro Tlaquepaque, El Salto, Puerto Vallarta y Ameca. La Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) -noviembre, 2018- para todos los municipios de Jalisco, con particular énfasis en 10 municipios: El Salto, Guadalajara, Lagos de Moreno, Mezquitic, Puerto Vallarta, Tlajomulco de Zúñiga, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Zapotlán el Grande y Zapopan.

A partir de este escenario social, se han realizado esfuerzos interinstitucionales a nivel estatal para generar diagnósticos, información e insumos útiles para la creación y adecuación de políticas públicas que refuercen el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia en todos los ámbitos de la vida pública y privada. Con la participación del Instituto Jalisciense de las Mujeres (IJM), la Secretaría de Movilidad (SEMOV) y el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ) durante el periodo 2015-2018, se han elaborado los siguientes estudios:

- a) Diagnóstico para la difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco (IJM, 2015).
- b) Evaluación de la calidad del servicio de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara (IMTJ, 2016).
- c) Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en el transporte público urbano en Jalisco (IJM, 2017).
- d) Encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara (IMTJ, 2018).

Con los resultados de estos estudios, se implementó el programa “Expulsemos el acoso” como una estrategia coordinada de IJM, SEMOV e IMTJ para erradicar el acoso sexual hacia las mujeres en el transporte público. Otras instancias como el Instituto Municipal de las Mujeres de Guadalajara publicaron en 2018 el “Diagnóstico sobre Acoso sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Espacio Público de Guadalajara”. Así mismo, observatorios, colectivos y redes ciudadanas han generado información valiosa y de gran relevancia sobre la situación de la movilidad en el estado, como se muestra más adelante en esta revisión.



En las líneas que siguen se revisarán estudios específicos que recopilan análisis respecto a la violencia hacia las mujeres en el espacio público, específicamente en el transporte público y también, estudios sobre la movilidad en el AMG, resaltando la participación femenina.

Uno de los estudios se presentó a través del documento titulado “Diagnóstico para la difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano en Jalisco (2015)”, que se elaboró a iniciativa del Instituto Jalisciense de las Mujeres, donde se exploran diversas manifestaciones de violencia hacia las mujeres en el transporte público del AMG. A través de 1,027 encuestas presenciales y en línea a usuarias del transporte, se constató que las mujeres son víctimas frecuentes de violencia física y verbal en el uso cotidiano de los diversos medios de transporte público que existen.

Algunos de los resultados sobresalientes de este estudio fueron los siguientes:

- La mayoría de las mujeres encuestadas han sufrido alguna agresión física, verbal o sexual en el transporte público.
- Existe una gran normalización de las agresiones dado que son tan frecuentes que llegan a “aceptarse” como parte del uso del transporte.
- Las reacciones de las mujeres ante una agresión verbal son pasivas o nulas, pero si se trata de una agresión física se presenta un mayor índice de reacción y respuesta ante ello.
- También hay una proporción de mujeres a quienes una experiencia previa de violencia las hace más activas, dispuestas a hacer visible la situación y solidarizarse con otras mujeres.
- La mayoría de las mujeres considera como delito grave las situaciones de violencia en el transporte público, pero desconfían de las autoridades para realizar una denuncia o creen que nada cambiará si lo hacen.
- El tipo de transporte donde se identifican más agresiones es el camión o autobús urbano y también es el que más sensación de miedo produce entre las mujeres. Por una parte, las usuarias mencionan que los paraderos de los autobuses son espacios inseguros y lo asocian al uso de los camiones, y por otro lado, expresan que ya que están en el camión hay espacios que se prestan para las agresiones (parte trasera, asientos escondidos).
- Los horarios con mayor frecuencia de agresiones se ubican en los lapsos de entrada o salida a los centros de trabajo, aunque también se menciona que la percepción de seguridad disminuye en horarios cuando no hay luz de día (muy temprano por la mañana o en la noche).
- El automóvil particular es el medio de transporte en donde las mujeres sienten mayor seguridad.

A partir de estos hallazgos, se propusieron cuatro ejes de acción relacionados entre sí para disminuir el riesgo de agresiones y violencia hacia las mujeres en el transporte público: a) conocimiento de las usuarias de los derechos humanos de las mujeres, b) reconocimiento por parte de usuarias y usuarios de las prácticas de violencia en el transporte, c) autocuidado de las mujeres en el transporte, y d) sistema de transporte urbano con perspectiva de género.

También en el año 2016, el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ) llevó a cabo la Evaluación de la calidad del servicio de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara (2016), sobre el servicio de transporte público en rutas convencionales, donde se identificó que las mujeres utilizan en mayor proporción que los hombres esta modalidad de transporte, con un 56,6% del total de usuarios, y dentro de este porcentaje el 15,8% de las usuarias declararon ser amas de casa. Por otro lado, el 82,8% de las encuestadas han sufrido acoso sexual en el transporte.

**TABLA 9. EVALUACIÓN DE LAS MUJERES RESPECTO A SERVICIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

**SERVICIOS MEJOR EVALUADOS**

- Equipamiento de ciertos sistemas de transporte (tren ligero, Macrobus y SITREN).
- Facilidad de pago.
- Vinculación con otras rutas del transporte.

**SERVICIOS PEOR EVALUADOS**

- Confort por cantidad de usuarios dentro del vehículo.
- Disponibilidad.
- Limpieza.
- Información (rutas, horarios, números de emergencia, costos, otros).
- Calidad de los paraderos.
- Atención a quejas sobre la calidad del servicio.
- Seguridad (personal y con relación a la conducción del chofer).

Fuente: elaboración propia con base en la evaluación de la calidad del servicio de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara (IMTJ, 2016).

Cabe mencionar que el promedio de calificación más alta que otorgaron las mujeres para estos servicios es de 7,95 y la más baja de 5,75, de una escala del 1 al 10. También resalta que las mujeres embarazadas evalúan todavía con menor puntaje los servicios del transporte, con un promedio de rango superior de 8,0 (para el equipamiento de tren ligero, Macrobus y SITREN) y un rango inferior de 3,67 (para el confort por cantidad de usuarios dentro del transporte).

Otro estudio más reciente es la Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el AMG (2018). Como parte del seguimiento a la anterior encuesta de evaluación y para detectar diferencias con el

sistema de transporte SITRAN , el IMTJ aplica una encuesta respecto al nivel de satisfacción entre los usuarios del transporte público. En esta encuesta, a la pregunta expresa y directa a las usuarias, se identificó una proporción de mujeres del 52,4%, de las cuales 38,3% expresaron ser amas de casa y el 1,7% fueron mujeres embarazadas.

El perfil de usuarias encuestadas fue el siguiente:

- 1) Edad: el 40,9% tenía entre 18 y 34 años.
- 2) Escolaridad: el nivel de secundaria y preparatoria fueron los mayores porcentajes (31%), seguido de licenciatura (18%) y primaria (16%).
- 3) Ocupación: las estudiantes y empleadas privadas obtuvieron el mayor porcentaje con el 19% respectivamente. Resalta el hecho de que el 38,3% de las usuarias son amas de casa.
- 4) Ingresos: el 26,4% declaró recibir ingresos entre \$2.501 y \$5.000 pesos, mientras que el 20,8% recibe entre \$5.001 y \$7.500. El 10,7% de las usuarias no recibe ingresos.
- 5) Dependientes económicos: el 53,9% de las usuarias tienen entre 1 y 3 dependientes económicos.
- 6) El 10,6% de las mujeres encuestadas declararon tener 60 años o más.
- 7) El motivo de viaje más frecuente fue dirigirse a casa (31,5%), de compras (15,8%) y al lugar de trabajo (12,1%).
- 8) Por otro lado, hay una notable diferencia en la disminución del porcentaje de mujeres que han sufrido acoso sexual que fue de 9,2%.

Siguiendo lo expuesto por la literatura, las mujeres, en general, presentan patrones de movilidad que combinan diversas labores productivas y reproductivas, es decir, hay mayor complejidad en las cadenas de viajes y traslados cotidianos para ellas, en comparación con los hombres que muestran traslados más lineales del tipo casa-trabajo-casa.

En lo que se refiere a la calificación de los servicios, hay una ligera diferencia de mejor evaluación de este sistema nuevo respecto a las rutas convencionales de transporte y prevalece menor valoración de los servicios por parte de las mujeres respecto a los hombres. El servicio del tren ligero es el mejor evaluado por las mujeres con un promedio de 9,02 puntos (En una escala de 1 a 10).

**TABLA 10. EVALUACIÓN DE LAS MUJERES RESPECTO A SERVICIOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

**SERVICIOS MEJOR EVALUADOS**

- Equipamiento de acceso y prepago.
- Atención del conductor al usuario.
- Costo del transporte.

**SERVICIOS PEOR EVALUADOS**

- Confort por cantidad de usuarios dentro del vehículo.
- Información (rutas, horarios, números de emergencia, costos, otros).
- Limpieza.

Fuente: elaboración propia con base en la Encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara (IMTJ, 2018).

La Tabla 10 indica que en general las usuarias evalúan con mayor puntaje al sistema SITRAN en comparación con el transporte público tradicional en aspectos como el costo, la atención del conductor y la infraestructura de este modelo de transporte respecto al convencional. Persiste la evaluación baja para el confort, la información para las usuarias y la limpieza.

Cabe mencionar que el prepago es un sistema que permite el uso de tarjetas recargables para el pago del transporte, lo cual evita el manejo de efectivo constante y ofrece la posibilidad de ser usado en todas las modalidades de este sistema.

La encuesta de satisfacción de los usuarios fue levantada el mes de febrero de 2018. A estas fechas, el proceso de implementación de la red de SITRAN solo consistía en un sistema tronco-alimentador denominado “Troncal Artesanos” con una ruta troncal y una ruta alimentadora, una ruta de características especiales denominada 703 y una ruta de la red complementaria denominada C-06 que proviene originalmente de su antecesora llamada 136A.

Las mujeres presentan con calificación reprobatoria los elementos de la accesibilidad universal en el sistema general de transporte público que consisten en la presencia de escaleras en el sistema de tren eléctrico urbano o escalones en los autobuses, la ausencia de asientos preferenciales para mujeres embarazadas, personas con discapacidad o de la tercera edad, existencia de placas braille, parlantes, asientos para personas para talla baja, timbres, pantallas, áreas de sillas de ruedas, entre otros.

Con respecto a la calificación general que las usuarias perciben del servicio de transporte público, la calificación más alta es otorgada al sistema del tren eléctrico urbano. Con referencia a la percepción de la calidad que ofrece el tren eléctrico, el sistema de BRT desciende solo el 9%, el sistema SITRAN el 15% y la red general de transporte público de autobuses disminuye hasta el 41%.

En los términos de la infraestructura correspondiente a la calidad de los paraderos, terminales y estaciones en

la red general del transporte, se obtuvo una percepción del servicio reprobatoria, sin embargo, el equipamiento de acceso al sistema y al prepago para la red del Sistema de Tren Eléctrico Urbano, el Sistema BRT, el sistema de SITREN y la red de SITRAN, las mujeres lo evalúan hasta un 42% mejor que la infraestructura de la red convencional de autobuses.

Dos años antes, en el 2016, se elaboró el “Estudio de Percepción sobre la Violencia Comunitaria en 8 Municipios” como parte de las estrategias para obtener información específica de los municipios incluidos en la implementación de la Alerta de Género declarada ese mismo año. La violencia comunitaria, entendida como toda aquella que tiene lugar en el espacio público, es el segundo tipo de violencia hacia las mujeres que se presenta con mayor frecuencia, pues el 38,7% de mujeres de 15 años y más han sufrido esta violencia a lo largo de su vida y en Jalisco esta cifra aumenta al 48,2% (INEGI, 2016). La violencia en el transporte público es una manifestación de la violencia comunitaria y ocupa el segundo lugar en menciones a nivel nacional donde las mujeres han sufrido agresiones de diversa índole (INEGI, 2016), es por ello que resulta muy relevante conocer las condiciones de la violencia comunitaria.

El estudio mencionado reporta que la mayoría de las mujeres no se sienten seguras caminando en la calle de sus colonias (alrededor del 95%) y de manera especial, resalta que el tercer lugar donde se percibe más inseguridad son las paradas del transporte público. Las mujeres consideran que el acoso sexual es común en sus colonias y que los tipos de acoso más recurrentes son el verbal (silbidos, piropos, frases agresivas) y el físico (persecución, tocamientos, exhibicionismo).

Entre el 65% y 90% de las mujeres ha sufrido situaciones de violencia comunitaria en el último año (2016), sin embargo, las reacciones más comunes ante ello son gritarle al agresor, pero en muchos casos, no hay oportunidad de reacción. De nuevo, las menciones al transporte público y las paradas del mismo ocupan el segundo lugar de frecuencia donde se reporta violencia comunitaria.

Con los resultados de estos dos estudios, se identificaron líneas de intervención específicas en el sistema de transporte público, lo que dio paso a la elaboración del “Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en el transporte público urbano en Jalisco, 2017”, (IJM, 2017). El objetivo era garantizar a las mujeres el derecho a una ciudad que favorezca su seguridad, desarrollo y bienestar durante su movilidad cotidiana mediante el acceso oportuno a información actualizada, a la transformación de patrones socio- culturales mediante la educación, a la renovación de los espacios públicos como espacios de confianza y al acceso a un transporte público seguro mediante el nuevo modelo de Sistema de Transporte Ruta Empresa (SITRAN).

Este programa contempla una articulación integral y de mediano plazo de estrategias para atender los retos planteados en los diagnósticos anteriores. Como parte de las estrategias del programa de prevención de la violencia e incluyendo las recomendaciones del mecanismo de la Alerta de Género, en 2018 se implementó la campaña “Expulsemos el acoso” en el transporte público, que tiene dos objetivos específicos (IJM, 2018):

1. Dar a conocer cómo se manifiesta –de forma verbal o física- el acoso sexual, en específico en el ámbito del transporte público. Además, busca que las mujeres identifiquen si alguna vez han tenido que modificar conductas/trayectos y, por último, en caso de vivir una situación de acoso, que sepan qué hacer y a qué números telefónicos institucionales pueden recurrir.

2. Es una campaña que hace un llamado a la acción para erradicar el acoso sexual que las mujeres viven cotidianamente en el ámbito del transporte público, utilizando un concepto coloquial, dirigido a los hombres, utilizando la metáfora de la expulsión en el fútbol.

Con la implementación de esta campaña se espera el mejoramiento de las condiciones de seguridad de las mujeres usuarias del transporte público, a través de la coordinación de las distintas instituciones que cuentan con atribuciones para ello.

Además de la campaña mencionada, a lo largo del año 2018, se han implementado otras iniciativas que recuperan las dimensiones de intervención re- veladas por los diagnósticos para la construcción de ciudades seguras para las mujeres. Estas iniciativas han sido reconocidas a nivel internacional y gracias a ello, Jalisco forma parte del Transport Gender Lab (TGL) que agrupa a varias ciudades-miembro donde se generan prácticas innovadoras para integrar la perspectiva de género a la gestión del transporte. En la siguiente tabla, se resumen estas acciones en Jalisco (BID, 2018).

**TABLA 11. ACCIONES PARA INTEGRAR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL TRANSPORTE EN JALISCO, 2018.**

**NOMBRE DE LA INICIATIVA: CAPACITACIÓN A CONDUCTORES Y CONDUCTORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

**ACCIONES GENERADAS:** Impulso de procesos formativos sobre derechos humanos de las mujeres, modalidades de la violencia, prevención y herramientas prácticas para actuar en caso de acoso.

**NOMBRE DE LA INICIATIVA: POLICÍA VIAL FEMENIL E INCORPORACIÓN DEL 50% DE MUJERES EN LA POLICÍA VIAL**

**ACCIONES GENERADAS:** Incorporación de mujeres a las labores operativas de la policía vial y de la intervención que aplica las pruebas de alcoholimetría en el AMG. Se busca mejorar la percepción ciudadana sobre el desempeño y confiabilidad de la policía vial.

**NOMBRE DE LA INICIATIVA: MUJERES CONDUCTORAS EN SITRAN: MOVILIDAD CON IGUALDAD**

**ACCIONES GENERADAS:** Formación y certificación de mujeres operadoras del sistema integrado de transporte (SITRAN) en el AMG. Esta iniciativa busca transformar la percepción de que hay ocupaciones y espacios donde solo los hombres tienen cabida y además mejorar las condiciones de servicio del transporte público. Además de la obligación contractual de las empresas de transporte de incorporar mujeres.

**Fuente:** elaboración propia.

Así mismo, la ciudad de Guadalajara adoptó el Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres, y como primera acción en el marco de esta iniciativa, se realizó el Diagnóstico sobre Acoso sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Espacio Público de Guadalajara (2018) que recaba información de las mujeres que transitan en el municipio de Guadalajara respecto a sus experiencias de violencia. Los resultados de este diagnóstico coinciden con la información presentada en ejercicios anteriores, por ejemplo:

- El transporte público, especialmente en los camiones, son lugares donde las mujeres se sienten más inseguras (segunda mención).
- La mitad de las mujeres encuestadas cambiaron sus rutas de traslado y medios de transporte.
- La mayoría de las mujeres víctimas de violencia en el espacio público (91,2%) no denuncian o no saben que pueden denunciar esas situaciones.

También se rescatan los principales resultados del estudio “Ser Mujer en Guadalajara” para la experiencia de las mujeres en este rubro (Foss, 2018):

- Las mujeres son las principales usuarias del transporte público por encima del promedio de usuarios hombres (con una diferencia de 15%).
- En una escala del 1 al 10, se registraron los siguientes puntajes de satisfacción sobre distintos aspectos: sobre el cumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los automovilistas (5,3), sobre el cumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los choferes de transporte público (4,8), el respeto al peatón y al ciclista por parte de los automovilistas (5,0), el respeto al peatón y al ciclista por parte de los choferes de transporte público (4,5), el estado actual de las calles (4,6), el desempeño de los agentes viales (4,6).
- La calificación promedio a la calidad del transporte que otorgaron las mujeres es de 2,8 (en una escala del 1 al 5).
- Para las mujeres que manifestaron contar con paraderos de transporte en su colonia, el promedio de calificación para el estado de esta infraestructura es de 2,9 (en una escala de 1 a 5), mientras que un 23,2% refirió no contar con paraderos.
- El 47,3% de mujeres ha utilizado el servicio de plataformas digitales de transporte privado (Uber, Cabify, etc.).
- Las mujeres dedican en promedio 1 hora y 33 minutos para transportarse.



El uso de vehículo particular como principal medio de transporte reportó un 10% más de menciones para los hombres que para mujeres. Esta situación también es documentada por Bustos (2017) en un estudio sobre el uso del tiempo entre mujeres profesionistas en Guadalajara donde las informantes expresan que de manera implícita se acepta que el uso del automóvil corresponde más a sus parejas varones, dado que sus traslados al trabajo son prioritarios. Las mujeres también se desplazan principalmente a través de la caminata, taxi, tren ligero o Macrobus (Bus Rapid Transit, BRT), y en menor medida en motocicleta o bicicleta. Es posible observar que esta encuesta coincide con otros diagnósticos donde en general, la población percibe al transporte público como un lugar inseguro, con visibles deficiencias en su funcionamiento y en la infraestructura que lo acompaña.

De cara a esta revisión, destacan algunos elementos que son comunes entre los estudios revisados, por ejemplo: las mujeres son las principales usuarias del transporte público, sin embargo, consideran que es uno de los espacios donde se reciben más agresiones físicas y verbales y de ser altamente inseguro. En la práctica, el hecho de contar con un medio de transporte privado como el automóvil no asegura que las mujeres lo utilicen, sino que se priorizan a otros miembros de la familia para ello, como la pareja, las y los hijos, etc.

Las principales ausencias en cuanto a infraestructura urbana que provoca una generalizada sensación de inseguridad son la falta de iluminación en unidades de transporte y paraderos, la falta de vigilancia y mecanismos para pedir ayuda en caso de situaciones de violencia o delitos.

Los estudios también coinciden en que existe una normalización del acoso sexual y la violencia hacia las mujeres en el transporte, así como desconocimiento de las acciones que pueden realizar para la prevención y denuncia de agresiones. Se identifica que los patrones de movilidad de las mujeres combinan diversas actividades laborales, familiares y de cuidado que complejizan sus traslados. Representa un reto el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres, es por ello que los esfuerzos deben ser constantes y articulados para avanzar en la construcción de una ciudad y un estado con mejores condiciones de seguridad y vida para todas y todos.

## 3. Metodología

Este capítulo muestra las características de la metodología elegida para la generación del estudio que permita al estado de Jalisco identificar patrones de movilidad de las en el AMG; para esto fue necesario el diseño de una metodología que incluyera distintas formas de acercamiento a la movilidad de las mujeres.

El primero apartado muestra el proceso y las pautas consideradas para la elección del corredor donde se llevó a cabo el estudio, detallando los elementos territoriales y las características geográficas y urbanas. Posteriormente se describe tanto el proceso de muestreo como el resultado final de elección de la muestra, seguido a eso se describen los instrumentos empleados para el estudio, tanto los de naturaleza cuantitativa, como lo de naturaleza cualitativa y dentro de este apartado se considera un eje que detalla la aplicación de dichos instrumentos previamente descritos.

### 3.1 ELECCIÓN DEL CORREDOR COMO ÁREA DE ESTUDIO.

Los criterios para la selección del corredor de estudio consistieron en el análisis de una serie de variables basadas en la problemática relacionada con la inseguridad de las mujeres en el transporte público y con la afluencia de la población que hace uso de ese corredor. Las vialidades seleccionadas se fundamentaron con la información obtenida de la “Encuesta de percepción de la calidad del servicio de transporte público para el Área Metropolitana de Guadalajara”, de la cual se obtuvieron las variables relacionadas con la problemática de las mujeres y el uso de la infraestructura; además la selección del corredor consideró la incorporación de los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga, los cuales presentan la mayor concentración poblacional del área metropolitana.

El Estado de Jalisco, a partir de la expedición de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, se encuentra en proceso de modernizar la operación y gestión de su sistema de Transporte Público.

El primer hito del proceso, fue la creación de la Secretaría de Movilidad, y el reglamento de la Ley en 2013, además del Reglamento para regular el servicio de transporte público un año más tarde. En el 2016 se publicó el Programa General de Transporte que contiene las bases de una política moderna de movilidad tanto para el AMG como para sus ciudades medias. A partir de ese documento y de los procesos administrativos que éste supuso en su momento, se emitieron dos declaraciones de necesidad por medio de las cuales se reconoció el apremio por implementar Sistemas Integrados de Transporte Público en Jalisco y a su vez, de éstas se desprendió una cadena de resoluciones para transitar de las rutas del modelo antiguo al nuevo modelo denominado posteriormente SITRAN.

A su vez, el Estado desarrolló una encuesta origen-destino en 2007 llamada Percepción Ciudadana 2014, la evaluación de la calidad del servicio de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara en 2016 y la encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el AMG de 2018.

Como parte del proceso de modernización, el Estado ha sido pionero en liderar acciones que relacionan la movilidad y la perspectiva de género en los últimos años en el país. A través de iniciativas lideradas por la Secretaría de Movilidad que incluyen: (i) El programa de Mujeres Conductoras, el cual beca, capacita y certifica a mujeres para incorporarlas a la conducción de las unidades de SITRAN; y (ii) la incorporación de mujeres a la policía vial con resultados altamente positivos en la percepción de la corporación. A nivel nacional, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) reporta periódicamente información sobre la violencia comunitaria que se presenta en lugares públicos, que en 2016 arrojó que cerca del 39% de las mujeres han sufrido algún tipo de violencia social en el último año; además, los lugares donde se presentan los casos son en primer lugar la calle con un 65% seguido del autobús o microbús con el 13,2%.

Teniendo en cuenta la complejidad del binomio movilidad urbana-mujeres, para la elección del corredor además de las variables recuperadas de la encuesta de percepción, se consideró un aspecto más sobre la conectividad entre corredores. La finalidad fue articular dos o más vialidades con relación a los orígenes y destinos de los desplazamientos que permitan establecer un sistema de corredor compuesto, debido a que los corredores ya existentes por sí mismos no cumplen con la condición establecida en los términos del estudio (contener cinco municipios metropolitanos). Algunas otras variables de segmentación consideradas para la elección del corredor, fueron las siguientes:

1. Ruta evaluada.
2. Sexo del usuario.
3. Edad de las usuarias.
4. Nivel de escolaridad de las usuarias.
5. Nivel de ingreso de las usuarias mujeres.
6. Nivel de accesibilidad al servicio de las usuarias mujeres.
7. Mujeres víctimas o testigo de maltratos por conductores.
8. Tiempo de las mujeres en espera de abordaje al sistema.
9. Tiempo de las mujeres de llegada al destino final.
10. Mujeres víctimas de acoso sexual.

El análisis consideró además de las variables de la encuesta, la agrupación de las rutas de transporte público contenidas en los sistemas troncales del Programa General de Transporte y en las Declaratorias de Necesidad del Servicio para el Área Metropolitana de Guadalajara. Las variables utilizadas para el proceso de selección se clasificaron en tres grupos. El primero define la cantidad de mujeres que utilizan las rutas del sistema de transporte planeado, encuestados de forma aleatoria y la conectividad entre sistemas que solo en conjunto sirven a los cinco municipios de estudio. Este primer grupo tiene la mayor ponderación en la evaluación final para la selección.

El segundo grupo se formó con variables de la experiencia y caracterización de los viajes dentro de cada uno de los sistemas. El nivel de accesibilidad, el acoso sexual, la baja evaluación de las usuarias a los conductores y los destinos hacia los municipios involucrados le otorga un valor para la ponderación de 2.

El tercer grupo ponderado con valor 1 se estableció a través de indicadores socioeconómicos de las usuarias del servicio en cada una de las rutas correspondientes a los sistemas de corredores. Para la edad, el valor mayor resulta positivo debido al menor riesgo que les representa con respecto de la media. Los grupos más vulnerables representado por los valores más altos de las mujeres que tienen hasta la secundaria y no tienen ingreso o ganan hasta cinco mil pesos mensuales en cada sistema.

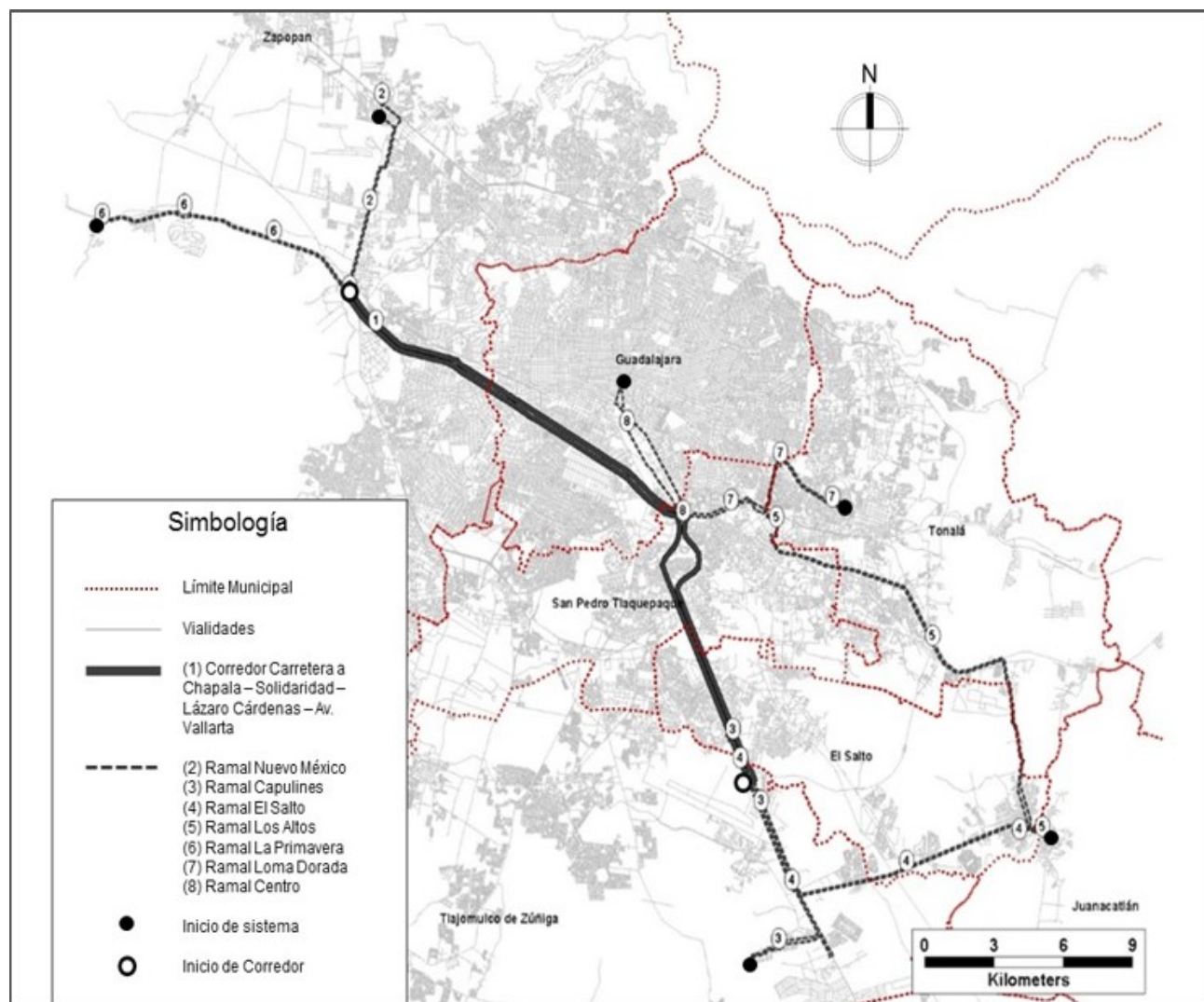
TABLA 12. EVALUACIÓN PARA LA SECCIÓN DE CORREDORES.

Nº	SISTEMA DE CORREDOR	MUJ	EDAD <sup>1</sup>	ESC <sup>2</sup>	NIV ING <sup>3</sup>	ACCES <sup>4</sup>	ACOSO <sup>5</sup>	RESP <sup>6</sup>	MALT <sup>7</sup>	DEST <sup>8</sup>	CONEC <sup>9</sup>	EVAL <sup>10</sup>
1	18 DE MARZO	0.70	0.36	0.50	0.40	0.14	0.35	0.07	0.10	0.79	0.14	1.43
2	ARTESANOS	0.46	0.59	0.41	0.31	0.20	0.30	0.22	0.00	0.90	0.57	1.53
3	BELISARIO DOMÍNGUEZ	0.57	0.35	0.65	0.38	0.24	0.10	0.18	0.00	0.76	0.57	1.47
4	LÁZARO CÁRDENAS	0.48	0.46	0.58	0.44	0.38	0.02	0.63	0.13	0.63	1.00	1.89
5	LÓPEZ MATEOS	0.61	0.47	0.50	0.50	0.37	0.15	0.51	0.10	0.58	0.71	1.77
6	PABLO VALDÉZ - AV. MÉXICO	0.56	0.36	0.51	0.32	0.21	0.04	0.31	0.05	0.82	0.71	1.57
7	ENRIQUE DÍAZ DE LEÓN	0.55	0.52	0.39	0.44	0.70	0.07	0.52	0.06	0.76	0.57	1.78
8	AMÉRICAS	0.50	0.10	0.67	0.75	0.50	0.05	0.20	0.10	0.50	0.29	1.31
9	CIRCUNVALACIÓN	0.43	0.41	0.41	0.44	0.29	0.05	0.24	0.00	0.82	0.71	1.50
10	MARIANO OTERO	0.55	0.55	0.20	0.67	0.09	0.10	0.36	0.36	0.82	0.43	1.56
11	RÍO NILO - AV. GUADALUPE	0.60	0.77	0.27	0.29	0.30	0.04	0.43	0.03	0.77	0.71	1.68
12	AV. VALLARTA	0.46	0.48	0.23	0.47	0.61	0.14	0.22	0.09	0.78	1.00	1.85
13	SOLIDARIDAD - EL SALTO	0.50	0.53	0.59	0.65	0.56	0.02	0.36	0.05	0.56	1.00	1.87
14	8 DE JULIO	0.58	0.54	0.57	0.58	0.48	0.03	0.54	0.06	0.73	0.43	1.68
15	PROL. AV. ALCALDE	0.49	0.37	0.70	0.50	0.46	0.05	0.44	0.07	0.74	0.00	1.32
16	AV. JUAN GIL PRECIADO - COLOTLÁN	0.64	0.51	0.42	0.37	0.43	0.09	0.37	0.07	0.69	0.00	0.30
17	CIRCUITO AV. PATRIA	0.59	0.43	0.45	0.41	0.26	0.08	0.34	0.04	0.57	0.43	1.38
18	CIRCUITO WASHINGTON - C54 Y 56	0.52	0.52	0.45	0.70	0.32	0.07	0.26	0.13	0.48	0.86	1.68
	PROMEDIO	0.54	0.46	0.47	0.48	0.36	0.10	0.34	0.08	0.71	0.56	1.58
	MÁXIMO	0.70	0.70	0.70	0.75	0.70	0.35	0.63	0.36	0.90	1.00	2.64
	MÍNIMO	0.43	0.10	0.20	0.29	0.09	0.02	0.07	0.00	0.48	0.00	0.64
	PONDERADORES	0.30	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	

Fuente: Anexo TDR basado en la encuesta de calidad de transporte 2018 del IMTJ.

Con base en lo anterior, el estudio se realizó sobre un corredor metropolitano de características muy peculiares sobre los cuales se presentan grandes problemas de concentración vehicular y amplios riesgos para los peatones. El sistema de transporte de la Av. Solidaridad Iberoamericana y la carretera a Chapala está conformado desde la localidad de El Salto hasta el centro metropolitano de la ciudad donde se articulan desplazamientos destinados a actividades de amplia trascendencia urbana, regional y nacional por tratarse de vialidades que contienen equipamientos como el aeropuerto de la ciudad, el centro metropolitano y amplias zonas tanto industriales como habitacionales.

Mapa 2. Corredor y ramales seleccionados para el análisis.



Considerados todos los aspectos cualitativos espaciales que ofrece el espacio del corredor en un contexto inmediato de cinco minutos en el traslado a pie a partir del eje del mismo, el corredor troncal inicia en el oeste de la ciudad en el cruce de la Av. Vallarta (Carr. a Nogales) y el cruce con la Av. Aviación, continúa por la Av. Vallarta, la Calz. Lázaro Cárdenas y al sur en la Av. Solidaridad Iberoamericana – Carr. a Chapala hasta el cruce con el ingreso al Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo de la ciudad de Guadalajara.

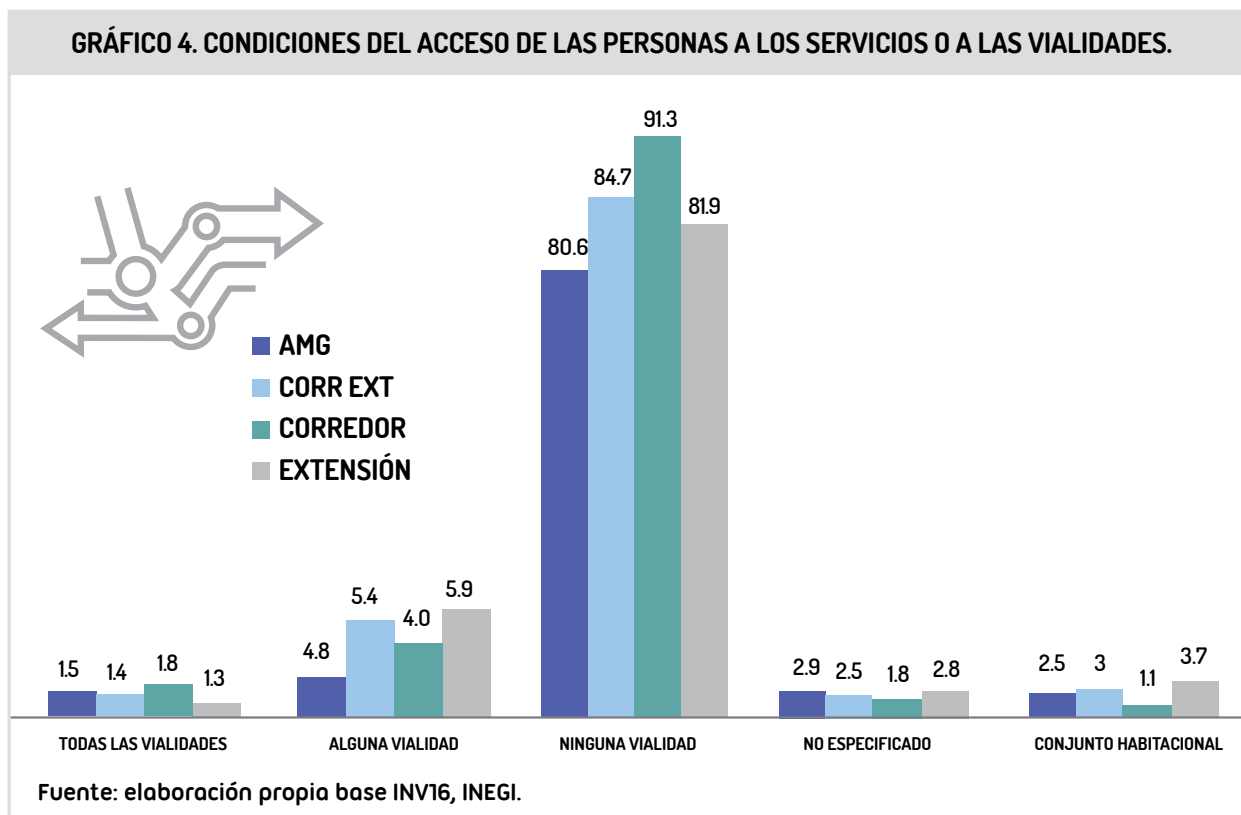
La articulación de este corredor se presenta en un punto nodal cuya conectividad genera altos flujos de vehículos por la entrada y salida de las carreteras hacia el centro del país. Próximo a este nodo, la central de autobuses, además de las carreteras, contribuyen significativamente a enlazar el tránsito de personas por el corredor de Lázaro Cárdenas – Av. Vallarta. Estas vialidades consideradas de tipo regional enlazan los accesos de la ciudad

en ambos extremos desde Nogales en el oeste y el estado de Michoacán y la localidad de Chapala al sur.

Por otro lado, la articulación de desplazamientos en el nodo vial de Av. México, Lázaro Cárdenas y Av. Vallarta propicia un conjunto de corredores compuestos, de configuración cuasi-lineal que articula desplazamientos de los municipios de Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto y Juanacatlán (Mapa 1). El uso de este corredor es altamente influenciado por una serie de rutas, compuesta de varias calles y avenidas donde los usuarios de las infraestructuras y los sistemas de transporte a las dinámicas de los desplazamientos intensos, complejos e inaccesibles en ciertas regiones.

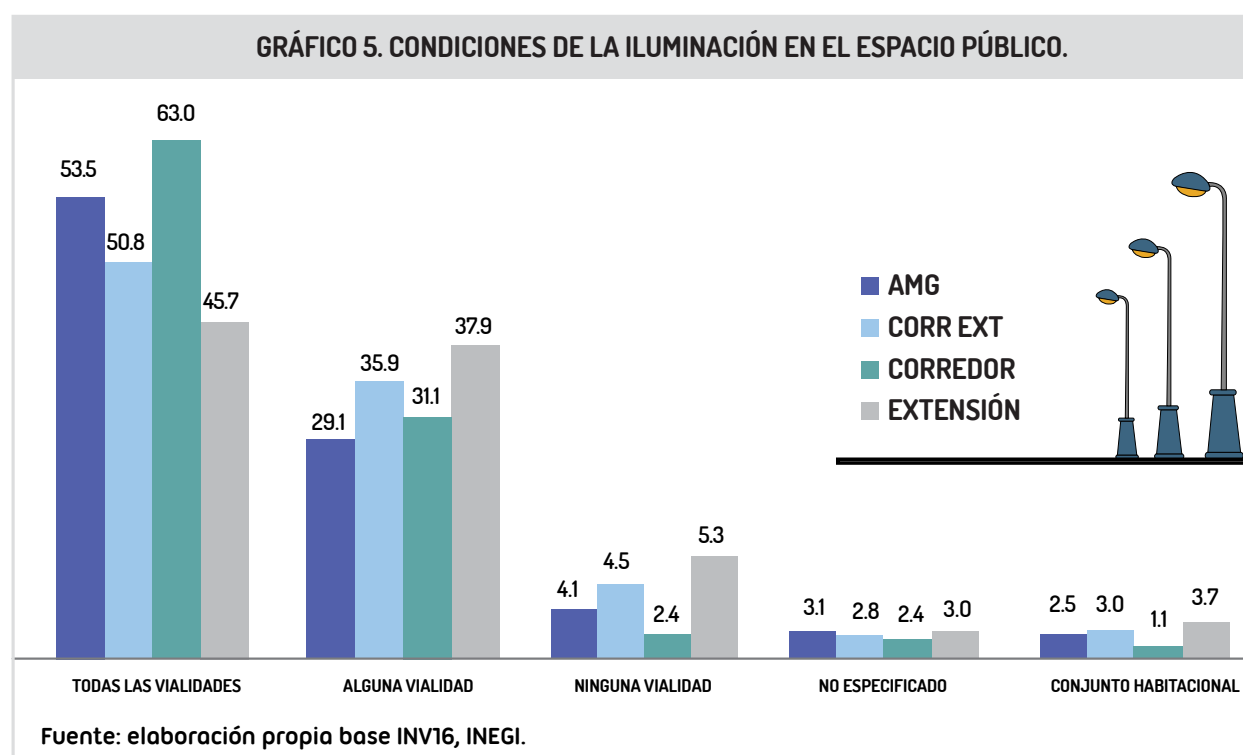
La caracterización de este corredor se compara con las condiciones promedio del área metropolitana en el que se incluyen los nueve municipios que conforman el área conurbada de la ciudad (AMG), el área de influencia total del corredor y sus ramales (Corr+Ram), el área de influencia únicamente de la vialidad principal (Corredor) y el área de influencia de sus ramales.

El área de influencia considera cuatrocientos metros a partir del eje del trazo de la ruta troncal y ramales, distancia que equivale a un tiempo promedio de caminata de 5 minutos. Las condiciones urbanas obtenidas del Inventario Nacional de Viviendas 2016 de INEGI, con la cual es posible caracterizar las condiciones del corredor elegido con respecto al resto del AMG y las condiciones que este ofrece en el tipo de cobertura de las rutas de estudio.



Para la adecuada interpretación de las condiciones de la infraestructura que ofrece el corredor troncal es necesario contemplar que se obtuvieron las condiciones urbanas en el contexto de los cuatrocientos metros a partir de la vialidad principal de estudio. Esto es, el corredor como vialidad independiente puede tener mayores condiciones de inaccesibilidad, sin embargo, la accesibilidad considera las vialidades próximas contenidas en la cobertura de cuatrocientos metros, equivalente a 5 minutos caminando.

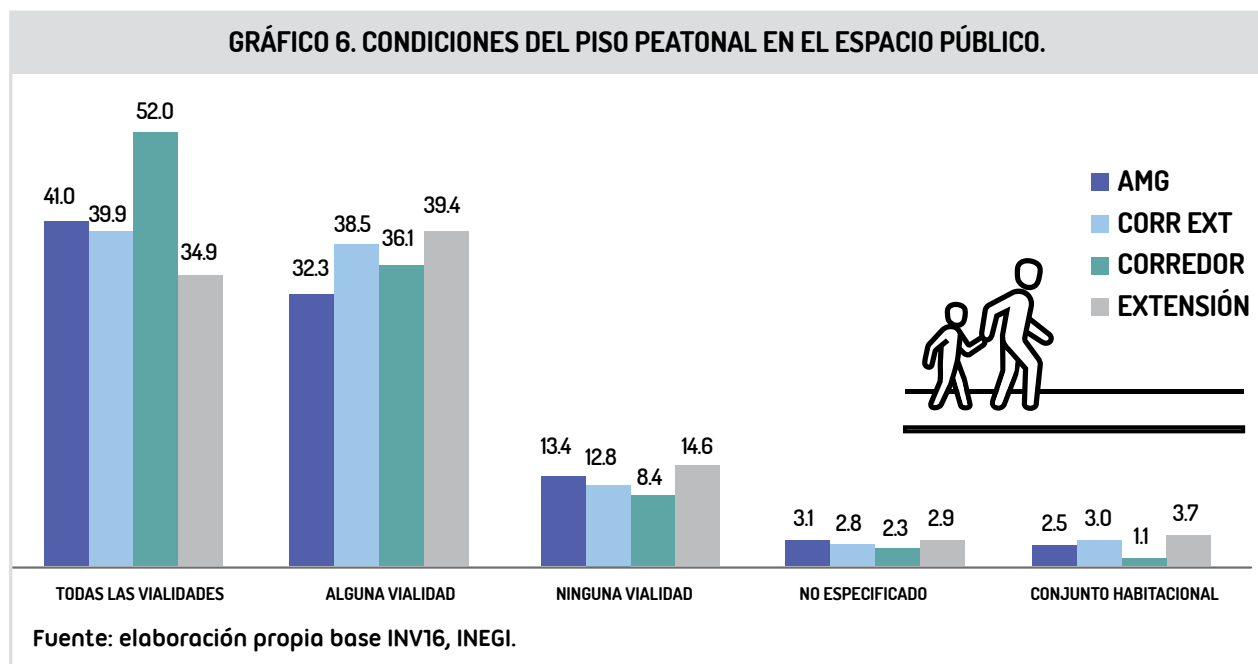
La restricción de la accesibilidad en el corredor (3 restringido en todas las vialidades) se presenta 13,3% al promedio del área metropolitana de Guadalajara, situación que genera altas condiciones de inseguridad en los desplazamientos peatonales para la articulación de las actividades tanto de hombres y mujeres dentro de esta superficie. Las restricciones de la accesibilidad en las rutas ramales solo supera en 5% a las condiciones de inaccesibilidad con respecto al promedio del AMG.



Por otro lado, uno de los aspectos que influye de forma significativa en la percepción de inseguridad de las personas es la falta de iluminación en la calle en los horarios de matutinos y nocturnos, antes del amanecer y al anochecer (BID, 2013). El corredor elegido presenta mayor porcentaje en todas las vialidades (1 Todas las vialidades) donde se ofrece mejor alumbrado público en el orden del 17,8% con respecto a la media del AMG. Sin embargo, las rutas ramales están por debajo de esta media en 15,0%, situación que hacen propicias las agresiones en las zonas externas de la ciudad.



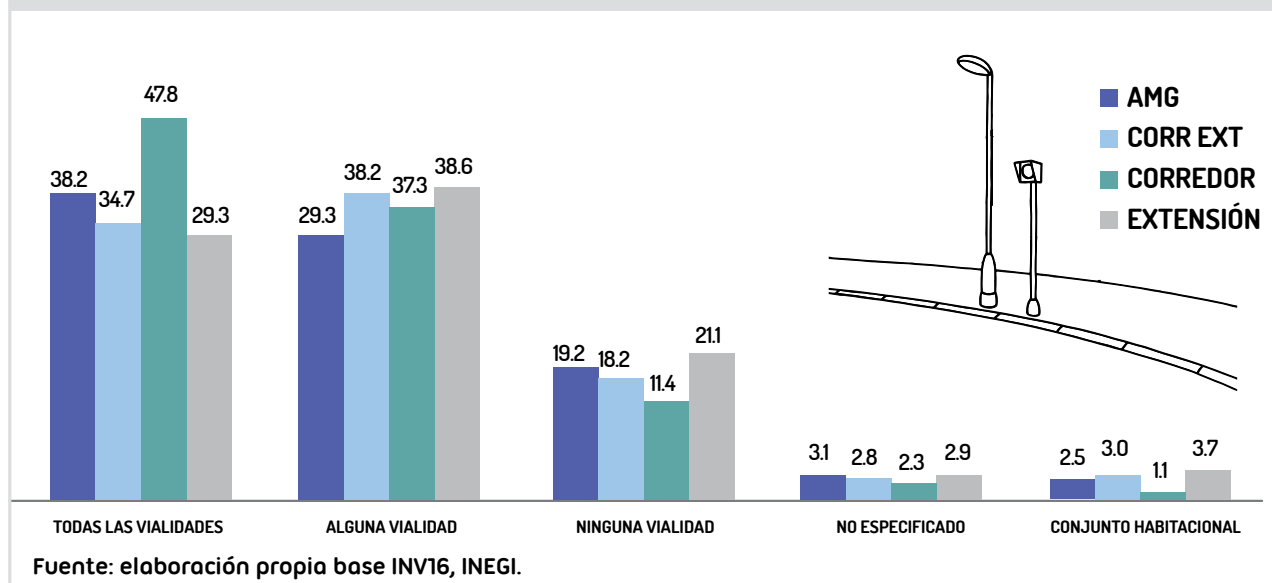
Cabe destacar que en las zonas periféricas de la cobertura de estudio es donde se presenta el porcentaje más alto donde en ninguna vialidad (3) presenta alumbrado público y la cobertura del corredor principal la más baja, casi al 60% con respecto al promedio del AMG. En estos términos, el corredor principal seleccionado presenta buenas condiciones de iluminación y caso contrario, las líneas ramales por donde se alimenta el corredor principal, presentan serias deficiencias de iluminación en la vía pública.



Las condiciones físicas en el espacio público contribuyen en la percepción de la seguridad en el uso de la infraestructura urbana. Las banquetas, por tanto, juegan un papel trascendental en el resguardo de las personas en la calle, tanto en los aspectos psicológicos como en los funcionales de tránsito y la movilidad. El área de influencia del corredor es 26,9% superior en la existencia de banquetas con respecto a la media del área metropolitana.

Es conveniente destacar que el promedio de existencia de banquetas en la cobertura global del corredor más los segmentos ramales es muy similar al promedio del AMG, por tanto, los segmentos del ramal están por debajo de la media en 14,8% de existencia de esta infraestructura y limita las condiciones de movilidad peatonal.

La guarnición en la vialidad es el borde de la banqueta y cohesiona el arroyo vehicular y la zona peatonal, en diversas ocasiones protegidas por franjas para la vegetación. Este aspecto puede propiciar condiciones seguras en su configuración integral para el peatón especialmente al momento de realizar los cruces sobre el arroyo vehicular. Una guarnición integral responde a las necesidades específicas en el uso del espacio público, ya sea para los vehículos en forma de rampas o para peatones, sillas de ruedas o elementos de accesibilidad universal.

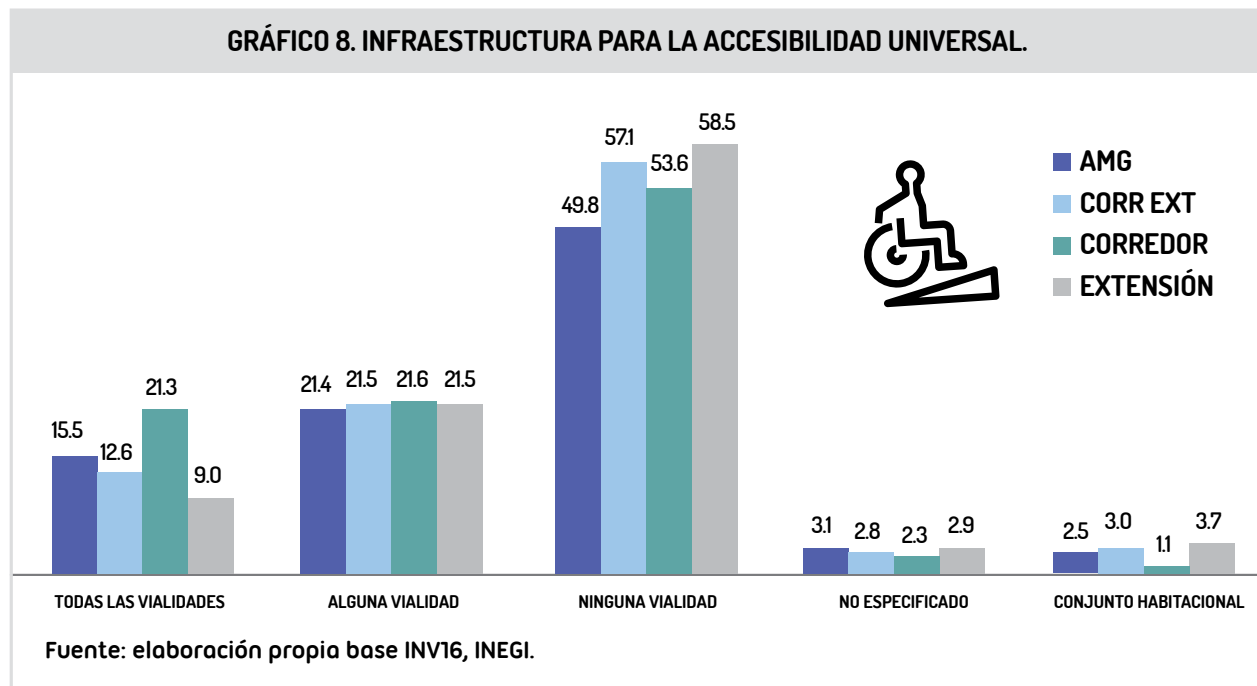
**GRÁFICO 7. CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA INTEGRAL EN EL ESPACIO PÚBLICO.**

Este aspecto forma parte, por tanto, de los aspectos de la accesibilidad por las condiciones en las que se articulan las superficies para distintos modos de desplazamiento en el espacio público. El corredor presenta las mejores condiciones en el orden del 25,2% con respecto a la media del área metropolitana, pero las líneas ramales están 23,2% por debajo de esta media.

Es necesario precisar que las condiciones de seguridad en el segmento sur del corredor troncal, desde el aeropuerto hasta el fraccionamiento Revolución (Carr. a Chapala – Av. Solidaridad Iberoamericana en su cruce con la Av. de la Patria) no se presentan elementos de guarnición. Existe la ausencia de guarnición y banquetas en este mismo tramo, sin embargo, en términos generales, el corredor presenta ausencia de vialidades con este elemento en 40,5% inferior a la media del AMG.

La accesibilidad universal debe contemplar las facilidades de los traslados a personas de distintas edades y condiciones físicas. Como parte de las condiciones que deben ofrecer las banquetas y guarniciones, las rampas para personas con discapacidad deben contemplarse en cada esquina de la infraestructura del espacio público urbano.

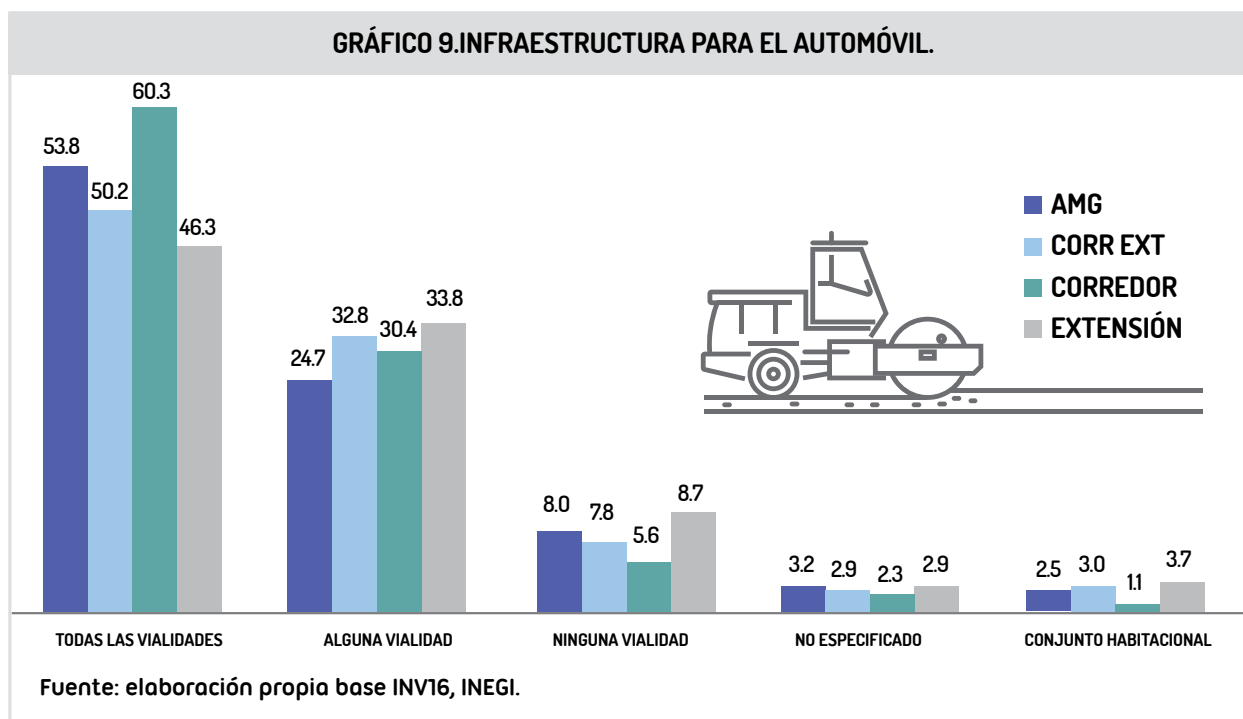
El corredor presenta el 37,6% superior a la media de la ciudad en las vialidades que contienen esta infraestructura (1 Todas las vialidades) y también es superior en el corredor en 7,6% y 17,5% en la zona de los ramales respecto a la media en las calles que no la contienen (3 Ninguna vialidad). En términos prácticos, la mitad de la infraestructura de banquetas no presenta rampas para la accesibilidad universal, donde no solo son utilizadas por personas en sillas de ruedas, sino que ésta es restrictiva para las personas con niños en carriolas.



El área de cobertura del corredor principal también presenta mejores condiciones respecto de la media del AMG. Las mujeres conductoras pueden experimentar menores riesgos en el uso de su automóvil al tener mejores condiciones de los pisos en las superficies de rodamiento de las calles. Las cifras del INV16 indican que el corredor troncal es superior en 12,1% y la zona de los ramales es 13,9% inferior con respecto a la media de la ciudad.

El contexto general de la infraestructura respecto al corredor principal de estudio presenta condiciones favorables para la seguridad de las mujeres. Esta condición es semejante al resto de los corredores metropolitanos de mayor importancia en la ciudad debido a los ambientes que propicia la centralidad de las funciones urbanas que prevalecen en ellos. Caso contrario, las zonas dispersas de la ciudad presentan cualidades inferiores y puede inferirse que en ellas se presentan mayores riesgos de agresiones e inseguridad para las mujeres; como se expone con mayor detalle en el apartado de resultados.

GRÁFICO 9. INFRAESTRUCTURA PARA EL AUTOMÓVIL.



## 3.2 MUESTRA.

Respecto a la dimensión cuantitativa, el diseño muestral estadístico y probabilístico fue un sub- muestreo aleatorio estratificado con unidades primarias de selección de diferente tamaño. El tamaño de la muestra consta de 2.200 casos aplicados a mujeres que se trasladan por el corredor en las versiones de transporte público (1.500) y transporte privado (700), confianza de 95% y error estadístico de  $\pm 2,8\%$ .

El tamaño de muestra se realizó con base a las siguientes características:

- El cálculo del Efecto de Diseño (Deff), definido como la eficiencia estadística relativa entre el modelo muestral a aplicar y un muestreo aleatorio simple con los resultados de ejercicios anteriores, al no haber, se definió como 1.
- A la variabilidad estadística que tienen el tamaño de las unidades de muestreo (clusters).
- La experiencia en el tamaño de muestra es también un factor importante.
- Simulaciones matemáticas que garanticen el error estadístico máximo del error teórico. El error teórico para este caso en particular es de  $\pm 3,0\%$ .

- El tamaño de muestra estimado con estos parámetros es de 1.838 casos, sin embargo, para fines de dar representatividad y una tasa estimada de no respuesta de 15%, el tamaño se completó a 2.200.

Para la distribución de la muestra y balanceo:

- Los estratos fueron las líneas del transporte público.
- Las unidades primarias de muestreo fueron los vehículos del transporte público, los cuales, tendrán un tamaño diferente, de acuerdo al flujo de cada camión.
- Las unidades secundarias de muestreo fueron los usuarios del transporte público. Es importante indicar que ser usuaria del transporte público, no implica que utilice únicamente el transporte público, ya que es probable que utilice de manera combinada otro tipo de movilidad como el auto privado, el taxi, motos, etc.; además de a pie.
- Para el balanceo del muestreo (factores de expansión), se realizó con la demanda de las rutas.

La ponderación por caso fue de 839. Para llegar a la estimación, se utilizó información del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (2008) en el que la relación de viajes en el AMG es de 27,4% de transporte público por 28,1% de transporte privado, eso quiere decir que 574.390 viajes en transporte público representan el 28,1% del corredor, mientras que 589.064 viajes estimados en transporte privado representan el 28,1%, por lo tanto, al dividir  $589.064 / 702 = 839$ , que es el ponderador de viajes privados.

Estimador puntual y por intervalo. El estimador utilizado de un muestreo aleatorio estratificado como primer paso:

$$\hat{P} = \sum_{i=1} W_i \hat{P}_i.$$

Para los estratos se tiene un muestreo por conglomerados de una etapa con unidades primarias de muestreo (corredor o ruta de transporte) de tamaño diferente, donde el estimador aplicado es de razón. De esta manera, el estimador de los estratos es:

$$\hat{P}_i = \sum_{j=1}^{n_i} \frac{M_{ij}}{\sum_{j=1}^{n_i} M_{ij}} P_{ij} = \frac{\sum_{j=1}^{n_i} M_{ij} \sum_{k=1}^{M_{ij}} \frac{y_{ijk}}{M_{ij}}}{\sum_{j=1}^{n_i} M_{ij}} = \frac{\sum_{j=1}^{n_i} \sum_{k=1}^{M_{ij}} y_{ijk}}{\sum_{j=1}^{n_i} M_{ij}},$$

Una aproximación de la varianza del estimador es:

$$V(\hat{P}_t) = \left( \frac{1}{n_t} - \frac{1}{N_t} \right) S_{tr}^2,$$

Donde  $S_{tr}^2$  se puede estimar y sustituir por  $s_{tr}^2$ :

$$\hat{V}(\hat{P}_t) = \left( \frac{1}{n_t} - \frac{1}{N_t} \right) s_{tr}^2,$$

Donde  $s_{tr}^2$  se estima de la siguiente manera:

$$s_{tr}^2 = \sum_{i=1}^{n_t} \left( \frac{M_{it}}{M_{n_t}} \right)^2 \frac{(\hat{P}_{it} - \hat{P}_t)^2}{n_t - 1}.$$

Así la varianza del estimador global será:

$$V(\hat{P}) = \sum_{t=1} W_t^2 V(\hat{P}_t),$$

Para estimadores de razón con sesgo en muestras de tamaño moderado el tamaño de muestra debe exceder a 30 y que el coeficiente de variación del promedio sea menor al 10%.

El intervalo de confianza para aquellas proporciones entre 20% y 80%, se aproximan con la expresión siguiente:

$$\hat{P} \pm 1.96 \sqrt{\hat{V}(\hat{P})}$$

El modelo requiere de un factor de expansión por estrato, asimismo debido a la complejidad del modelo, pero a la sencillez de los cálculos estadísticos, es posible hacer otro tipo de expansiones multifactoriales sin afectar los resultados.

### 3.3 INSTRUMENTOS DE ESTUDIO.

El levantamiento de la información en campo estuvo a cargo de Polymetrix, una empresa con vasta experiencia en estudios de movilidad y transporte (origen-destino). Para efectos de este estudio se aplicaron tres instrumentos en total, dos de naturaleza cuantitativa en formato de encuesta (ver anexo 1 y 2) y la observación participante como técnica cualitativa apoyada de un diario de campo.

La encuesta fue elegida como uno de los instrumentos más viables para la naturaleza de este estudio debido a que facilita el conocimiento y exploración de un fenómeno a gran escala de manera rápida y eficaz (Casas, J; Repullo J; Donado J, 2003), mientras que la observación participante (Guber, 2001) tiene la bondad de registrar elementos que los instrumentos cualitativos no alcanzan a medir por su naturaleza estandarizada. En este caso la observación permitió identificar características de las rutas de transporte público y de los paraderos.

Una de las encuestas fue dirigida a usuarias de transporte privado en el área de estudio previamente seleccionada; la segunda encuesta fue diseñada para usuarias de transporte público. Paralelamente la observación participante fue llevada a cabo en sus dos fases: transporte público y paraderos. El diseño de los cuestionarios fue producto del trabajo conjunto de la Consultora y las instituciones estatales de la Secretaría de Movilidad y el Instituto Jalisciense de las Mujeres. A partir de ello se establecieron las variables prioritarias de medición de acuerdo con las necesidades de modelación del proyecto requerido para la precisión del diagnóstico, mientras que la construcción del formato de apoyo para la observación participante también se basó en las variables seleccionadas de acuerdo al modelaje previo.

De manera adicional se diseñó e implementó un grupo de discusión con el equipo encargado del levantamiento de datos en campo, para recuperar experiencias e impresiones desde la perspectiva de los encuestadores y observadores que contribuyan a una comprensión más amplia del problema de estudio. Los grupos de discusión son una técnica que se utiliza para recuperar los discursos individuales y grupales sobre algún tema de interés.

Reguillo (1999) y Russi (1998) apuntan que no solo se reproducen dichos discursos en estos espacios de diálogo, sino que ahí mismo se producen ciertos discursos que comparten o diferencian las vivencias de los participantes. La recopilación de esta información contribuye a conocer la construcción de sentido que le dan las personas a un tema de forma personal y también colectiva. Cabe señalar que los hallazgos surgidos a partir del grupo de discusión no fueron retomados directamente como resultados, debido a que no corresponden a discursos de las personas objeto de estudio, en su caso las experiencias e ideas vertidas en el grupo funcionan como fragmentos articuladores y contribuyen a profundizar en las respuestas de las mujeres participantes en la encuesta, es decir, permite indagar en ciertos puntos de las técnicas de investigación estandarizadas.

La combinación de estos instrumentos permite cruzar datos, experiencias y patrones que en su conjunto ofrecen una mirada integral de la problemática y facilitan la elaboración de propuestas y acciones para considerarse en las políticas públicas dirigidas al rubro de transporte y mujeres.

### 3.4 APLICACIÓN DE LA ENCUESTA Y OBSERVACIÓN PARTICIPANTE.

El operativo de campo se aplicó en días ordinarios, esto con el fin de evitar los sesgos por fechas feriadas y fines de semana. Las encuestas se realizaron de manera anónima cumpliendo con los requerimientos indispensables para el resguardo de la identidad y asegurar una opinión genuina. La aplicación se llevó a cabo a bordo de las rutas seleccionadas, mientras que en el caso de las usuarias de transporte privado fueron realizadas durante las paradas en lugares semaforizados.

Por su parte la observación participante fue realizada en los paraderos del transporte público de los 5 municipios del AMG seleccionados que circulan por el corredor. La observación se realizó por tres días en total, considerando también los días ordinarios para el levantamiento. En este proceso participaron 24 personas,

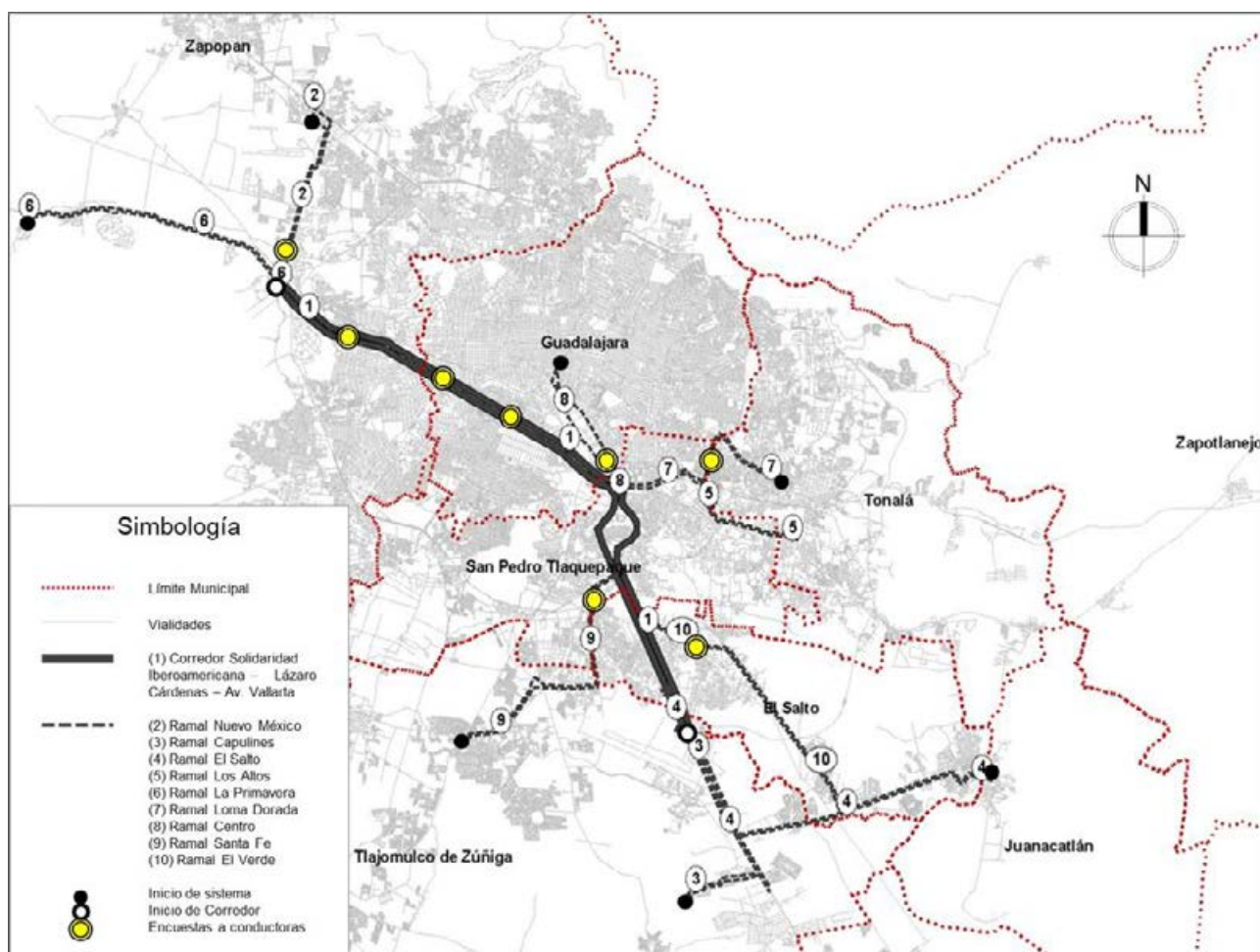


entre ellas se encuentran: 1 director, 1 coordinador de logística, 2 supervisores, 16 encuestadores, 2 capturistas y 2 procesadores de datos.

Este diseño permite recuperar dos vertientes en el estudio. El primero que establece las experiencias de las mujeres que viven en zonas dispersas de la ciudad y que presentarían mayores dificultades al acceder al corredor desde estos puntos y su relación con la infraestructura disponible. En segundo término, descubrir el potencial que ofrece el corredor para extenderlo, fortalecer la infraestructura y las capacidades del suelo urbano, así como consolidarlo como un corredor seguro, accesible y con posibilidades de diversificar sus funciones, para lo cual se establecieron dos tipos de encuestas.

Los puntos para el levantamiento de encuestas a conductoras se distribuyeron a lo largo del corredor en puntos estratégicos sobre los cuales se consideraron dos aspectos fundamentales para el levantamiento. El primero fue establecido por el tiempo de aplicación, tomando en cuenta que la encuesta no rebasara más de un minuto en su ejecución y que a su vez garantizara la adecuada respuesta dentro del espacio suficiente de tiempo y fases de los semáforos (Mapa 3).

Mapa 3. Puntos de levantamiento de encuestas a conductoras.



El segundo considera los sitios elegidos donde se ofrezca a las usuarias conductoras las mejores condiciones de seguridad para responder dentro de su vehículo particular y a los encuestadores el menor riesgo al momento de la aplicación, tanto en los horarios diurnos como nocturnos que correspondan según la aleatoriedad de casos.

Las intersecciones semaforizadas sobre las cuales se aplicaron las encuestas a las conductoras son las siguientes:

1. Av. Aviación y 5 de mayo
2. Av. Vallarta y Rafael Sanzio / Juan Palomar y Arias
3. Av. Lázaro Cárdenas y San Ignacio
4. Av. Lázaro Cárdenas y Av. Colón
5. Av. González Gallo y Parres Arias
6. Av. Patria y Niños Héroes
7. Av. Juan de la Barrera y Periférico
8. Carr. a El Salto – El Verde y Calle Bronce

La aplicación de las encuestas a usuarias del servicio de transporte público se realizó a través de las rutas del transporte público que confluyen en el corredor, mismas encuestas captarán el 68,2% de los casos, distribuidos proporcionalmente en función de las usuarias del servicio. Las rutas sobre las que se levantarán las encuestas a las mujeres usuarias del servicio del transporte urbano se pueden observar en la Tabla 14.

Como otra técnica de levantamiento de datos el grupo de discusión se llevó a cabo posterior al trabajo de campo, con previa capacitación por parte del Instituto Jalisciense de las Mujeres y dirigido por una persona facilitadora del proceso, quien expuso la duración y el objetivo del ejercicio, haciendo énfasis en que el ejercicio no es una evaluación o una prueba de conocimientos, por lo tanto, no hay respuestas incorrectas, ni dudas inválidas y se pide respeto a todas las opiniones. El propósito principal de esta actividad fue compartir experiencias desde su labor como equipo de encuestadoras y encuestadores, así como la profundización en aspectos que la encuesta no logró captar. Se explicó la utilización de temas generadores de conversación para iniciar la reflexión y discusión, a través de la participación activa y el intercambio de ideas.

En cuanto al procesamiento de la información cualitativa, la observación participante fue analizada a través de puntos clave en el caso de los paraderos y en rutas identificadas en el caso del transporte público. Las observaciones fueron categorizadas con base en los indicadores previamente seleccionados (Ver Figura 1).

TABLA 13. RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CORREDOR ELEGIDO

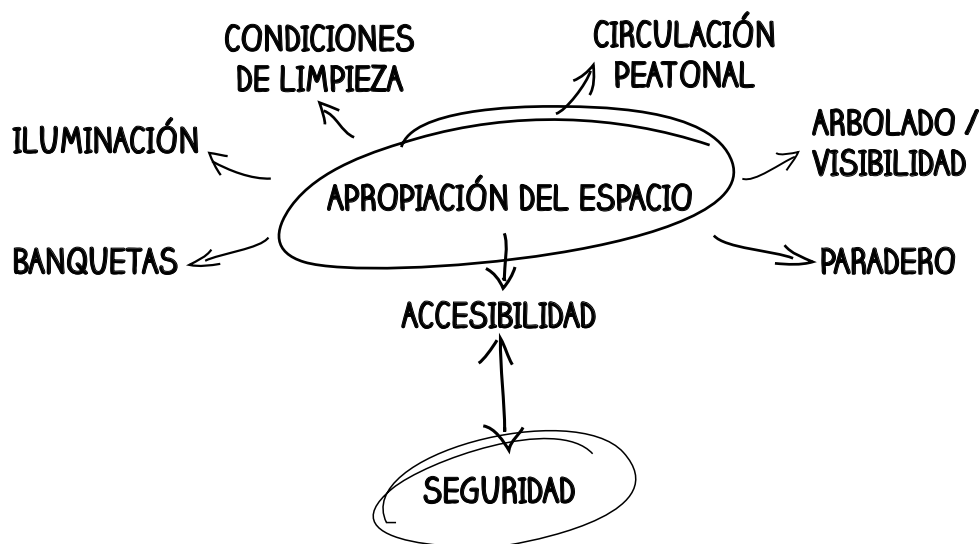
Nº	RAMAL	ruta	Nº	RAMAL	ruta
1	1	39 A	14	1	629 A
2	1-7	59	15	1-8-9	644 A
3	1-7	59 A	16	1-7	646
4	1-5-7	59 B	17	1	SITREN
5	1-8	136	18	1-2	629 B
6	1-8	136 A	19	1-3-8	GDL - CHAP
7	1-8-9	171	20	1-3-8	GDL - EL SALTO RODEO
8	1-8	176	21	1-3-8	GDL - EL SALTO SABINOS
9	1-8-9	176 A	22	1-3-8	GDL - EL SALTO BALI
10	1-8	176 C	23	1-8-10	176 B
11	1-4	180	24	1-4-8	177
12	1-7-9	187	25	1-4-8	177 A
13	1-7	619	26	1-6	629 B

Fuente: elaboración propia.

Ahora bien, con relación a la realización del grupo de discusión incluyó temas generadores de los grupos de discusión, mismos que también fungieron como ejes del diálogo:

- Percepción de la propia seguridad de las y los encuestadores.
- ¿Qué cosas se observaron que no estaban en la encuesta? ¿Las usuarias mencionaron algo que no estuviera en la encuesta? (en transporte público, paraderos, cruceros, MiBici).
- La comunicación con las usuarias: ánimo y disposición por contestar, frecuencia de rechazo a contestar, motivación para contestar. ¿Se detectó que las usuarias omitían información o tuvieron pena de responder alguna pregunta? ¿Alguna pregunta no se entendía?
- Detección de cuerpos de seguridad pública/privada durante el levantamiento de campo, percepción de la seguridad en el entorno.

FIGURA 1. CATEGORÍAS DE OBSERVACIÓN PARTICIPANTE



Fuente: elaboración propia

- En los cambios de zona, ¿que se detectó en el entorno? (Ejemplo: El verde vs Lázaro Cárdenas y López Mateos).
- Principales quejas de acoso, con detalles.
- Recolección de datos especiales (encuesta que más les haya impactado).
- Feedback o retroalimentación personal sobre el proceso del levantamiento (principales obstáculos o dificultades para realizar la encuesta, buenas experiencias en el proceso del levantamiento).
- Experiencias como usuarios y usuarias (¿creen que hay diferencia entre lo que viven las mujeres y hombres en el transporte? ¿Cambió tu opinión sobre la situación de las mujeres en el transporte, por qué?).

Teniendo en cuenta las pautas metodológicas del estudio, a continuación, se presentan los resultados y hallazgos más sobresalientes a través de apartados temáticos que integran tanto las experiencias y dinámicas de las mujeres usuarias de transporte privado, como las mujeres usuarias de transporte público.

## 4. Características y experiencias de las mujeres del AMG

El presente capítulo contiene los resultados detallados del estudio. Se muestra la información resultante de los instrumentos cuantitativos, y en un capítulo posterior se encuentran los hallazgos de naturaleza cualitativos. Además se realiza un cruce de ambos resultados incorporando información obtenida del grupo de discusión antes mencionado, que abonaron a la interpretación y el sentido de las experiencias de las mujeres usuarias de transporte en la ciudad; este ejercicio permite tener un panorama más amplio de la problemática estudiada y a su vez visibiliza la emergencia de estrategias y recomendaciones para la implementación de políticas públicas en el rubro de movilidad urbana y mujeres, que atiendan de manera directa el problema que viven las usuarias en el transporte urbano, como una situación acuciante que requiere atención integral. Cabe señalar que el ejercicio de georreferenciación transversaliza el apartado de resultados, maapeando los datos y hallazgos necesarios.

El capítulo se integra a partir de 5 sub apartados; el primero trata sobre la elaboración de perfiles generales con base en las variables sociodemográficas sobre las usuarias de transporte público y privado a través de las encuestas diseñadas; cabe señalar que en los análisis también se integran aspectos de la observación participante y algunas impresiones e ideas emergentes del grupo de discusión. El segundo eje está direccionado a presentar los resultados correspondientes a los sistemas de cuidados encontrados en las mujeres participantes. Como tercer apartado dentro de este capítulo se encuentra la caracterización de los viajes tanto en transporte público y privado, posteriormente en el cuarto eje, se vierten las percepciones sobre la inseguridad como una categoría sobresaliente y como el principal obstáculo referido por la mayoría de las mujeres encuestadas en el estudio.

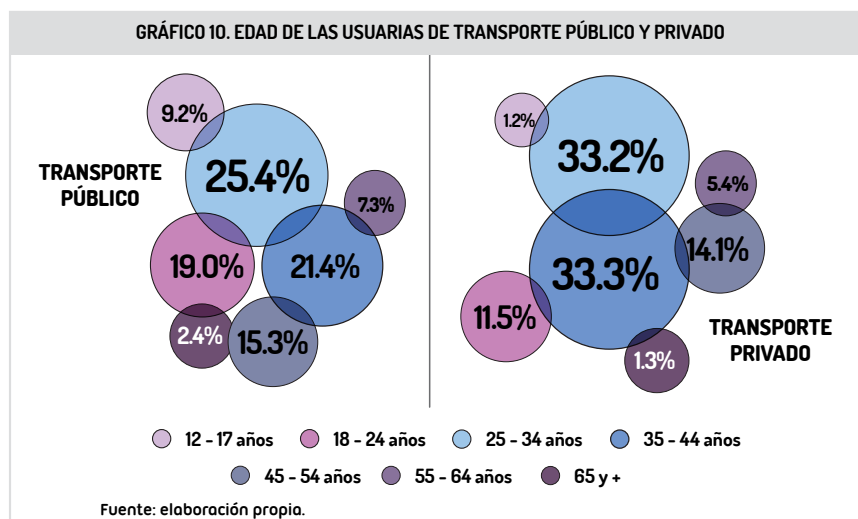
Después el cuarto apartado integra las diferentes agresiones que han sufrido las mujeres que transitan el corredor analizado. Al final de este capítulo también se destina un apartado que incluye las propuestas de mejoramiento resultantes de la encuesta.

## 4.1 ¿CÓMO SON LAS USUARIAS DE TRANSPORTE EN EL AMG? PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LAS MUJERES PARTICIPANTES EN EL ESTUDIO

En este eje se concentran los resultados sociodemográficos de las usuarias de transporte público y conductoras de transporte privado a través de las variables de edad, escolaridad, ocupación, estado civil, ingresos mensuales, jefatura familiar, número de hijos, empleo, labores de cuidado, recursos tecnológicos para sus desplazamientos y motivos de viaje, como ítem extra en las usuarias de transporte privado, también se requirió que señalaran el tipo de transporte privado. Como se ha mencionado anteriormente, el análisis de los resultados se presenta en torno a tablas y gráficos surgidos de las encuestas, y de manera complementaria la observación permitió incorporar una interpretación más compleja.

Es importante puntualizar que cuando se hable de las usuarias de transporte privado, se entenderán mayormente como conductoras de automóvil particular, debido a que la encuesta arrojó que el 76,9% de las mujeres de transporte privado encuestadas, son conductoras de automóvil, y el porcentaje restante se integra por usuarias de motocicleta, bicicleta particular, plataformas como Uber, Cabify y Didi además de la opción de otros. Este eje incorpora un análisis sociodemográfico y a su vez comparativo, que facilita la identificación de características generales para la elaboración de perfiles de las mujeres usuarias de transporte en el corredor previamente señalado.

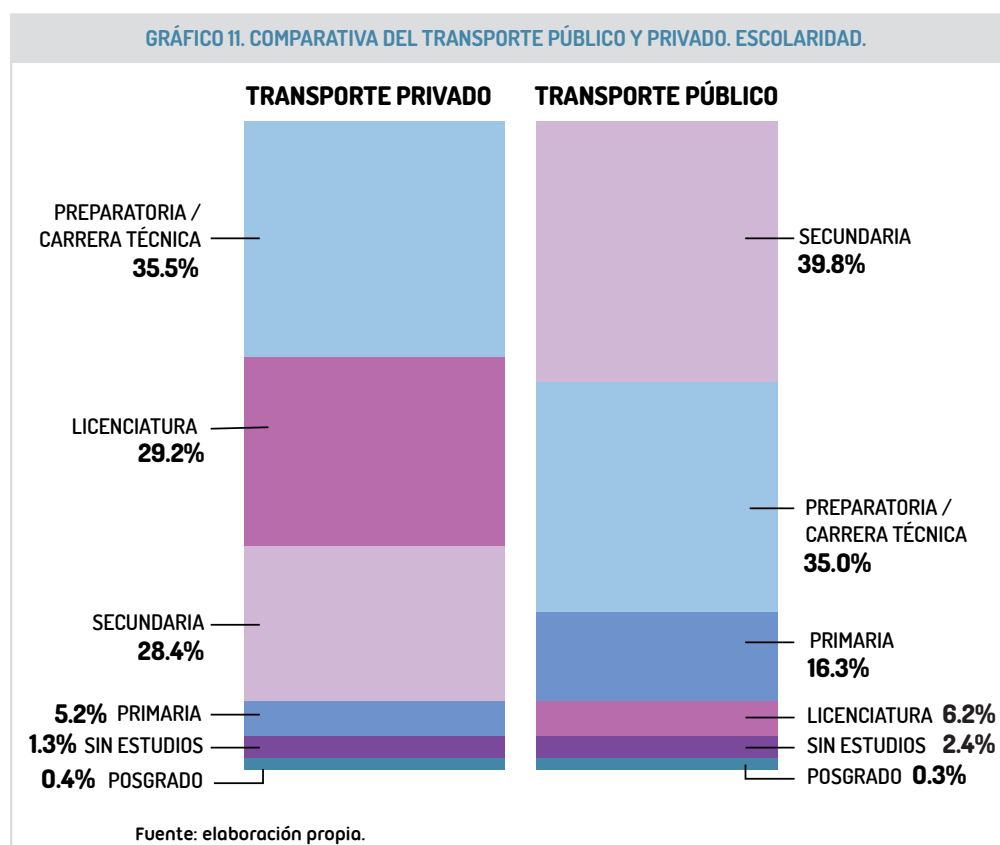
Para comenzar a identificar la diversidad existente entre las mujeres usuarias del transporte público y privado, se presenta la información sobre sus rangos de edad, donde se observa que no existen diferencias significativas en ambos colectivos. El rango de edad predominante en las usuarias de transporte público se encuentra entre los 25-34 años de edad con un 25,4%, las usuarias de transporte privado se encuentran entre los rangos de 25-34 y 35-44 años, con el 33,2% y el 33,3 % respectivamente. En promedio las usuarias de transporte público, se encuentran en 35 años de edad y las usuarias de transporte privado en 37 años de edad.



El segmento mayoritario de mujeres en los dos tipos de transporte muestran estar en una plena edad productiva y reproductiva (Gutiérrez y Reyes, 2017), que es justo donde se tienen mayores necesidades de movilidad, ingresos y de cuidados, dado que es una etapa vital donde aún hay personas dependientes (por ejemplo, menores en edad escolar) y desempeño en el mercado laboral de manera activa. No hay que perder de vista que las mujeres de 65 años y más requieren de condiciones especiales de movilidad y su presencia en la encuesta fue del 2,4% en transporte público y de 1,3% en el privado.

En general ambos grupos de mujeres se encuentran en edades reconocidas para la inserción laboral, misma situación que facilita pensar que la mayoría de los desplazamientos se realizan por razones productivas. No obstante, más adelante se detallará este análisis con relación a la ocupación y a los motivos de viaje, en aras de identificar posibles patrones y dinámicas importantes que cotidianamente no se consideran en la implementación de políticas públicas o se dan por hecho, tales como los viajes ligados a tareas del hogar.

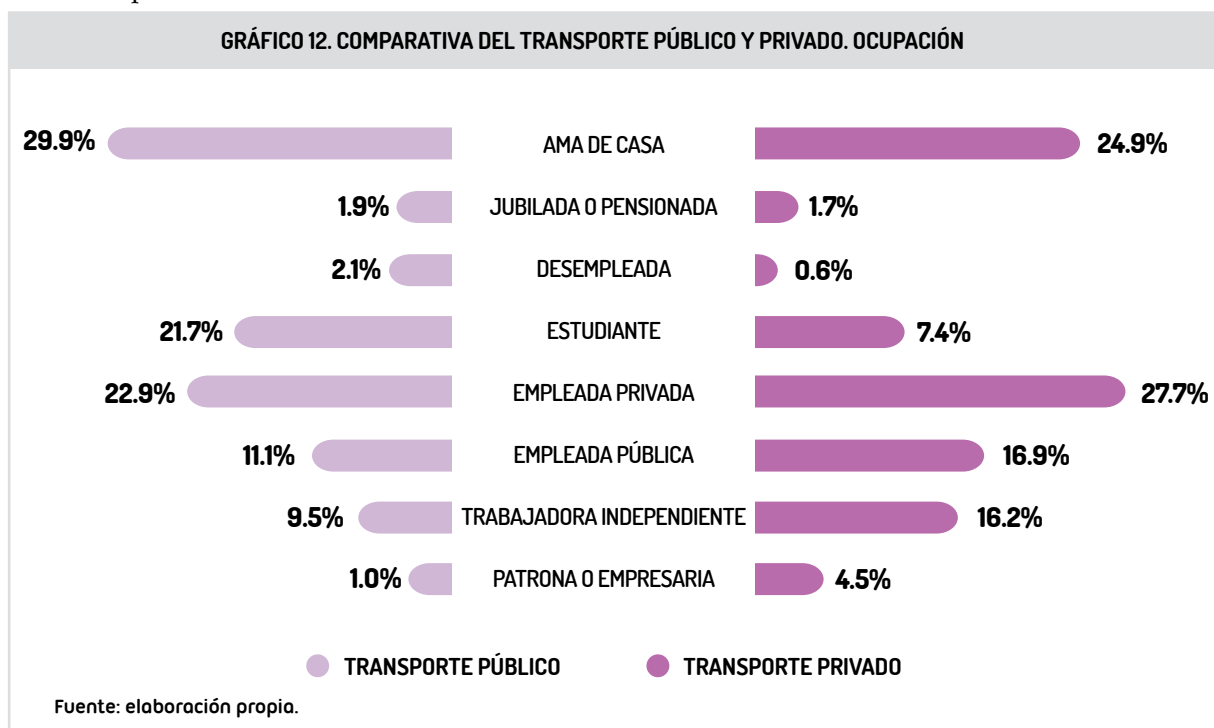
El rubro de escolaridad también es importante para generar una radiografía de los perfiles de las mujeres participantes, ante eso existe una diferencia grupal, sobre todo en lo que respecta al nivel superior de estudios. Los resultados más sobresalientes son que la mayoría de los casos con 39,8% en transporte público tiene secundaria, mientras que en transporte privado la mayoría con 35,5% lograron preparatoria o carrera técnica,





y se presenta un claro contraste en licenciatura donde el transporte público obtiene sólo 6,2% contra 29,2% del privado. Sin embargo, en el nivel académico de preparatoria / carrera técnica apenas se percibe una diferencia intergrupal, siendo el nivel con mayor incidencia en ambos grupos.

Estos datos se pueden analizar con relación al Gráfico 12 que registra la ocupación de estas mujeres y a partir de ello se puede ir construyendo, además de las motivaciones de viaje, las implicaciones que representa para ellas dichos desplazamientos, además de las condiciones económicas y los gastos que representan los viajes. Esta misma reflexión a su vez se complementa con el gráfico 13 que expone los ingresos de las usuarias de ambos tipos de transporte.



En cuanto a la ocupación, el 29,9% que compone la mayoría de los casos del transporte público son amas de casa, mientras que empleada privada con 27,7% corresponde a la ocupación mayoritaria de quienes usan el transporte privado. Es de notar que las estudiantes son 21,7% en transporte público contra 7,4% del privado, en esta opción sí existe una diferencia visible. El menor porcentaje corresponde a las mujeres desempleadas con un 0,6% y 2,1% en transporte privado y público respectivamente.

Es relevante destacar que algunas investigaciones explican que las mujeres que declaran ser amas de casa o desempleadas, en muchos casos también desempeñan paralelamente algún tipo de actividad remunerada no formal (por ejemplo, venta de productos o alimentos) por lo que hay que considerar que en general, hay procesos de precarización del empleo para las mujeres (Bustos y Navarro, 2015). El hecho de que las mujeres deban hacerse cargo de labores domésticas, además de generar ingresos a través del trabajo remunerado (dentro o fuera de casa) es lo que se denomina como doble jornada laboral o doble presencia que afecta de manera importante el uso del tiempo de las mujeres (Balbo, 1994; Carrasquer, 2009).

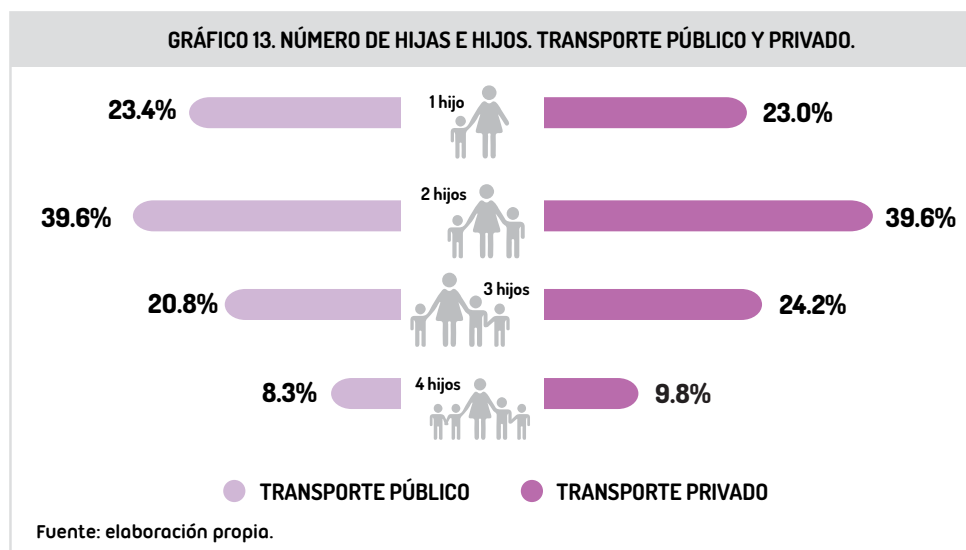
Entre los resultados más sobresalientes respecto al ingreso mensual en los grupos de mujeres usuarias de transporte privado, se observa que el 95,4% de las mujeres cuentan con ingresos, de las cuales sólo 17,3% captan más de \$10.000 pesos mexicanos, pero la mayoría percibe entre \$5.001 a \$10.000 (208 a 416 USD- abril 2020) con el 58,8%; situación que se repite entre las usuarias de transporte público, la diferencia residen en que en este último grupo la segunda opción con más porcentaje corresponde a las mujeres que reciben hasta \$5.000 pesos mexicanos mensuales (208 USD- abril 2020).

De acuerdo a la estimación del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) la línea de bienestar mínimo que se refiere al ingreso para cubrir una canasta básica de alimentos es de \$1.522,46 (63 USD- abril 2020) por persona en zonas urbanas y de \$3.019,67 (125 USD- abril 2020) por persona el valor monetario de una canasta de alimentos, bienes y servicios básicos, a lo que se denomina línea de bienestar (CONEVAL, 2018). Si solo se perciben ingresos para cubrir la línea de bienestar mínimo, se considera una vulnerabilidad por ingresos, es decir, no es un valor suficiente para cubrir las necesidades de otra naturaleza como educación, salud, recreación, movilidad, etcétera. Partiendo de estas estimaciones, se observa que el nivel de ingresos de la mayoría de mujeres (casi la mitad de las encuestadas reciben entre 0 y 5 mil pesos mexicanos al mes) serían insuficientes para cubrir la línea de bienestar.

Teniendo en cuenta este aspecto, y considerando que un importante número de las mujeres encuestadas son jefas de familia y tienen hijas e hijos (en promedio 2,3), es posible inferir que una buena parte de este ingreso es destinado a la manutención de su familia (Ver Tabla 14). Pero dentro de estas necesidades económicas, el costo de la movilidad es un aspecto que no se podría cubrir de acuerdo a las estimaciones que se presentan, lo cual evidencia una situación de vulnerabilidad respecto al ingreso y la necesidades familiares de las mujeres en especial de las que son jefas de familia. Aunque no se profundizó en este aspecto.

TABLA 14. COMPARATIVO DE MUJERES CON HIJOS Y JEFAS DE FAMILIA.				
	TRANSPORTE PÚBLICO		TRANSPORTE PRIVADO	
	SÍ	NO	SÍ	NO
JEFAS DE FAMILIA	34.3%	65.7%	44.1%	55.9%
TIENEN HIJOS	55.7%	44.3%	70.1%	29.9%

Fuente: elaboración propia.



Ahora bien, en el grupo de usuarias de transporte público se indagó sobre algunas características específicas para enriquecer la información sobre la diversidad de mujeres y necesidades específicas sobre su movilidad y seguridad. Una de las características que fueron recuperadas de los perfiles de las usuarias de transporte público fue la auto identificación con la comunidad LGBTTTIQ (Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transgénero, Travesti, Transexuales, Intersexual y Queer), a lo que el 2% de las usuarias dieron una respuesta afirmativa.

Aunque no se profundizó en el tipo de agresiones o discriminación de las que son víctimas las personas que se identifican con la comunidad LGBTTTIQ, hay experiencias documentadas en otros países latinoamericanos donde se evidencia que las personas transexuales son altamente violentadas en el espacio público y en especial cuando usan el transporte por lo que muchas de estas personas optan por dejar de usarlo como medio de transporte cotidiano.

Uno de los esfuerzos por visibilizar las dinámicas de las personas transgénero en el espacio público, el transporte y la ciudad, corresponde a un blog desarrollado en Colombia sobremujeres transgénero en la ciudad. En el transporte público, son acosadas con miradas, palabras ofensivas o incluso con agresiones físicas como golpes, además de que difícilmente alguien se sienta a su lado (Redsomos, 2020).

El 4,2% de las mujeres participantes en la encuesta, dijo estar embarazada. En otros estudios mencionados con anterioridad (IMTJ, 2016, 2018) de manera reiterada se observa que las mujeres embarazadas tienen una percepción menos favorable del servicio del transporte público, la accesibilidad a las unidades y la seguridad, por lo que resulta indispensable proponer mejoras respecto a este sector de mujeres.

Respecto a la presencia de alguna discapacidad en las usuarias de transporte público, la visual se encuentra como la más común de entre las mencionadas con un 17,7%, seguida de la discapacidad motriz con 1,6%, en tercer lugar se encuentra la auditiva con 1,2% y sólo 0,1% con discapacidad mental o cerebral. Es crucial tener

en cuenta las características de los perfiles de las mujeres que se desplazan diariamente dentro del AMG, debido a que cada estrato de la población comporta necesidades distintas y acciones específicas. En el caso de las mujeres existen dinámicas asociadas directamente con el rol asumido históricamente en las familias, como los cuidados de los hijos e hijas, que pese a que en últimos tiempos se ha reconfigurado, sigue siendo más recurrentes los papeles femeninos en estas actividades en comparación con los hombres. A continuación se exponen las características de los sistemas de cuidados en las mujeres participantes en el estudio en ambas modalidades de transporte.

## 4.2 SISTEMAS DE CUIDADOS

Este subapartado engloba los resultados de los ítems correspondientes al rol de cuidadoras y jefas de familia que desempeñan las mujeres usuarias de transporte. Partiendo de que tanto en transporte privado como en transporte público la mayoría de las mujeres realizan actividades productivas y reproductivas (ver Tabla 17), es importante analizar las dinámicas y estrategias que ellas emplean para el cuidado de los hijos, hijas y otras personas que están bajo su atención.

En ambos tipos de transporte la mayoría de las mujeres cuentan con un trabajo remunerado actualmente, sin embargo, es posible que otro porcentaje de mujeres trabajadoras permanezca invisibilizado debido a que algunos empleos informales no se asumen como situación laboral activa. Aun teniendo en cuenta este análisis, de las usuarias del transporte público el 51,3% tiene un empleo contra el 79,0% de las mujeres usuarias de transporte privado. De este porcentaje que tiene un empleo remunerado, argumentan que quien cuida de sus hijos e hijas son en mayor medida familiares, seguido de otras personas que integra a niñeras, vecino/as y/o amigo/as. También cabe destacar el porcentaje que corresponde a los hijos que se quedan solos con el 12,4%, esta situación responde a las condiciones desfavorables de la movilidad de las mujeres conjugado con las características sociodemográficas de la población (ver Tabla 16).

TABLA 15. INSERCIÓN LABORAL DE LAS USUARIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.		
	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
SÍ	51.3%	79.0%
NO	48.7%	21.0%

Fuente: elaboración propia.

TABLA 16. QUIÉN CUIDA DE LOS HIJOS E HIJAS MIENTRAS LAS MUJERES TRABAJAN.		
DEL % QUE CUENTA CON TRABAJO REMUNERADO	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
FAMILIARES	27.6%	28.9%
SOLOS	12.4%	9.5%
ESCUELA	10.2%	12.3%
GUARDERÍA	4.5%	6.8%
AMIGOS	0.6%	0.5%
TRABAJADORA DOMÉSTICA	1.3%	0.8%
OTROS	13.4%	6.3%
NO TENGO HIJOS	30.0%	34.9%

Fuente: elaboración propia.

Precisamente una de las necesidades que se han detectado en investigaciones sobre los roles de las mujeres, se relaciona con las labores de cuidado que tradicionalmente desempeñan las mujeres y su inserción en el mercado laboral (Bustos y Navarro, 2015). La dificultad de conciliar ambas actividades, provocan que las mujeres elijan reducir las horas de trabajo remunerado o buscar espacios laborales que les permitan mayor flexibilidad para cubrir las tareas de cuidado. Esta situación además de reproducir y reforzar los roles tradicionales de género, obstaculiza el crecimiento profesional de las mujeres y reduce su capacidad de generar ingresos (Bustos, 2017).

En este sentido, es de suma importancia considerar que una movilidad segura y eficiente para las mujeres podría contribuir a optimizar los tiempos que se invierten en los traslados a las diversas actividades que desarrollan, además de priorizar la creación de esquemas que atiendan las necesidades de cuidado.

En este rubro, se realizó un cruce de variables para identificar qué tipo de ocupación desarrollan las mujeres que cumplen con tareas de cuidado.

El 38,2% de las usuarias de transporte público con personas bajo su cuidado declararon dedicarse a ser amas de casa, por lo que con este hallazgo podemos retomar la reflexión anterior sobre el hecho de que las mujeres con personas bajo su cuidado pueden tener condicionada su ocupación y limitada su salida a empleos en el ámbito público, o bien si por la misma elección de ser amas de casa asumen la tarea de cuidadoras. La segunda mención más frecuente sobre ocupación es de empleada privada con 32,7%, lo que significa que estas mujeres mayormente tienen una jornada de trabajo establecida y hermética que dificulta la flexibilidad de horarios

para ejercer con mayor libertad las actividades de cuidado y otras que ellas elijan. Las mujeres que en menor medida tienen que cuidar a otras personas son las estudiantes y las jubiladas / pensionadas con el 1,9% y 0,3% respectivamente.

En ambos grupos de mujeres la mayoría de mujeres que cuidan a otra(s) persona(s) tienen entre 35-44 años de edad. Estos hallazgos demuestran que lo que diferencia a las mujeres de una modalidad de transporte de otras no es la modalidad en sí misma, ya que experimentan las mismas dificultades con respecto al cuidado de las personas, si no el acceso a un vehículo privado que -en teoría- contribuye a optimizar sus traslados.

En la encuesta a usuarias de transporte público se añadió una pregunta más, en el sentido de si le gustaría que existiera guardería para dejar a sus hijos e hijas en los centros de trabajo. Prácticamente la mitad de las mujeres respondió afirmativamente, lo cual respalda lo mencionado sobre las dificultades que enfrentan para conciliar las actividades productivas y de cuidado.

Por otro lado, las personas que requieren cuidados con más menciones fueron padre / madre, abuelo / abuela, pareja, hijas / hijos y nietas / nietos, habría que considerar que este dato muestra que la movilidad de las mujeres también se realiza con la compañía de personas bajo su cuidado, que a su vez requieren atenciones específicas como accesibilidad universal al transporte público.

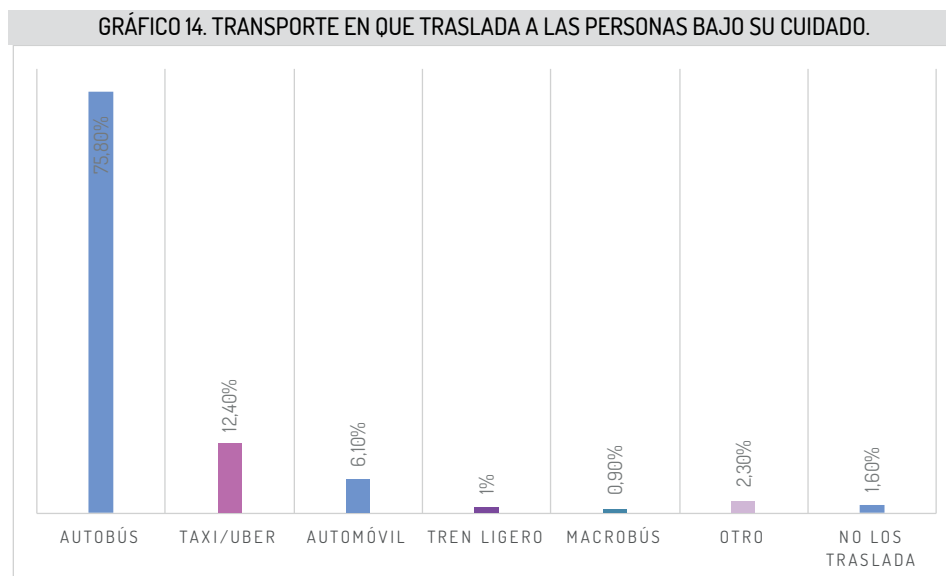
**TABLA 17. MUJERES QUE TIENEN PERSONAS BAJO SU CUIDADO**

	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
<b>SÍ</b>	28.1%	38.3%
<b>NO</b>	71.9%	61.7%

Fuente: elaboración propia.

Las mujeres encuestadas en transporte privado, afirmaron que el automóvil es el medio de transporte más frecuente para trasladar a personas bajo su cuidado. Por su parte las usuarias de transporte público, tienen que construir una estrategia de traslado, ya que en su mayoría desplazan a las personas en autobús. Ambos ejemplos caen dentro de los viajes ligados a tareas del hogar.

Las usuarias de transporte público además de articular una rutina de desplazamiento, se ven en la necesidad de conjugarlo con su labor de jefas de familia. Estas dinámicas en sí mismas, ya implican esfuerzos debido a las pautas de movilidad urbana que priman en el AMG, no obstante los desplazamientos de las mujeres se vuelven más complejos debido a los factores de inseguridad que también tienen que sortear. Parte de esta complejidad es el recurso económico que tienen que invertir en movilizarse; este rubro es el más preocupante para algunos estratos de la sociedad, ya que se invierte una cantidad importante del ingreso mensual en el medio de transporte correspondiente.



Fuente: Elaboración propia

Construir un sistema de cuidados con perspectiva de género, es determinante en las dinámicas cotidianas de las mujeres de este corredor metropolitano, pues tradicionalmente ellas han sido las encargadas de los cuidados de las personas de la familia que así lo requieran, generando condiciones inequitativas en la distribución de la carga del trabajo, del tiempo y en la movilidad urbana (Mier, Romeo, Canto y Mier, 2007). Esta situación se agudiza con la incursión de las mujeres al mundo laboral, porque ahora además de desempeñar el rol de cuidadoras también son parte importante en los ingresos económicos de los hogares, que se traduce en jornadas extenuantes de trabajo dentro y fuera del hogar. En el caso de las usuarias de transporte público que cuidan a personas el ingreso mensual se encuentra entre \$5.000-\$10.000 pesos mexicanos (416 USD- abril 2020) representando el 57,9%, seguido de las que ganan hasta \$5.000 pesos mexicanos (208 USD- abril 2020) con el 35,3%. Teniendo en cuenta que una buena parte del ingreso de las personas en general se invierte en el transporte público diario, estas mujeres además invierten en el traslado de las personas que cuidan, incrementando considerablemente este rubro. La gran mayoría solo tiene bajo su cuidado una persona (66,3%), pero si se toma en cuenta el gasto de las mujeres que cuidan a dos o más personas (33,7%) entonces se puede hablar de una desventaja entre el ingreso percibido y el recurso invertido en autobuses, esto tomando en cuenta solo el sueldo de las mujeres, que en algunos casos pueden contar con el ingreso de otro integrante de la familia.

## 4.3 CARACTERÍSTICAS DE LOS VIAJES DE LAS USUARIAS DE TRANSPORTE. EL ORIGEN-DESTINO.

Es crucial conocer los orígenes y destinos de las usuarias de transporte en la ciudad, y con ello integrar acciones destinadas a sitios específicos. Sin embargo se ha demostrado que es importante generar estudios sobre el origen-destino acompañados de otras perspectivas que profundicen en los trayectos y en lo que ocurren cuando las mujeres parten de un lugar a otro. Al respecto teóricos de la dimensión social de la movilidad como

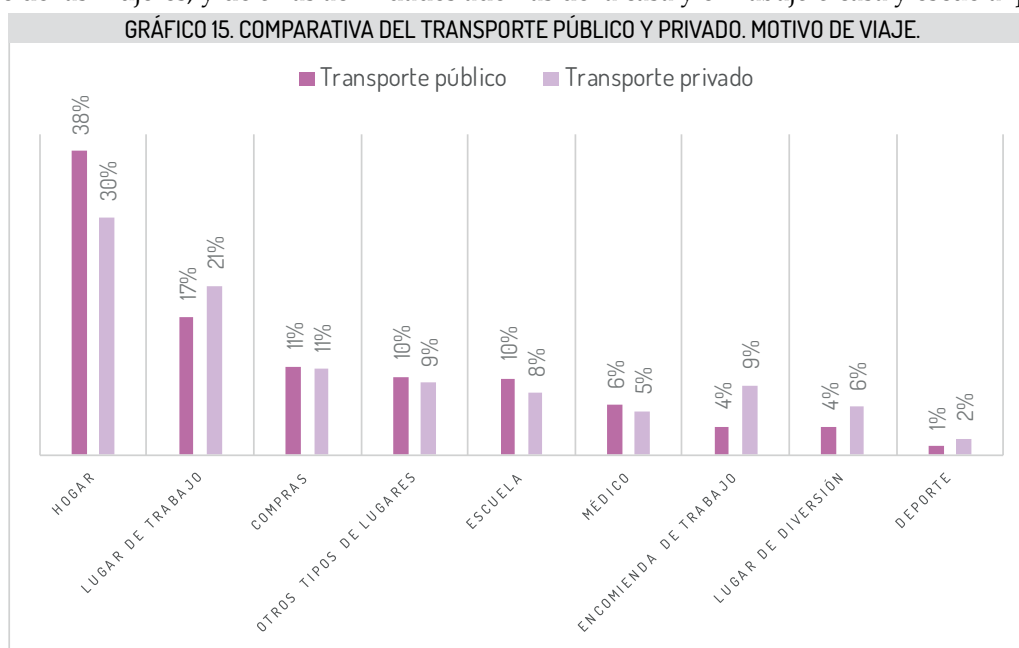


Creswell (2006), ofrece algunas reflexiones que permiten repensar la movilidad no solo como un recurso meramente instrumental y racional, en donde lo importante es llegar al lugar de destino, cumplir las actividades en cada uno de los espacios, y el trayecto es meramente un accesorio sin mayor importancia; sino que es importante asumir una condición analítica profundizando en las lógicas de movilidad de las personas, en las razones para no desplazarse, en los procesos que ocurren en el trayecto, en los elementos que tienen lugar dentro del propio desplazamiento, independientemente de que haya un destino; no solo reflexionar sobre si es más eficiente “ir en autobús que en coche”, sino en todos los valores que están de por medio cuando se viaja en el transporte público.

También Kaufmann, Bergman y Joyer (2004) coinciden con las ideas de Creswell (2006), cuando aluden a la movilidad como un novedoso enfoque para estudiar las movi- lidades y que permite precisamente, identificar y conocer lo que ocurre en el trayecto. Este enfoque “no es un intersticio o enlace entre un punto de partida y una destino; es una dimensión estructurante de la vida social” (p.755). Articular pues, el espacio físico y el espacio vivido es nodal para la caracterización de los viajes de las mujeres participantes de este estudio.

Ante estos abordajes, el estudio de origen-destino presentado en este eje, se complementa con los hallazgos surgidos en la observación participante y en el grupo de discusión, con la intención de encontrar mayores significado en los “ir y venir” de las mujeres usuarias del corredor intermodal. El Gráfico 15 contiene el primer dato relevante, que advierte a la casa como el principal motivo de viaje en ambas modalidades de transporte.

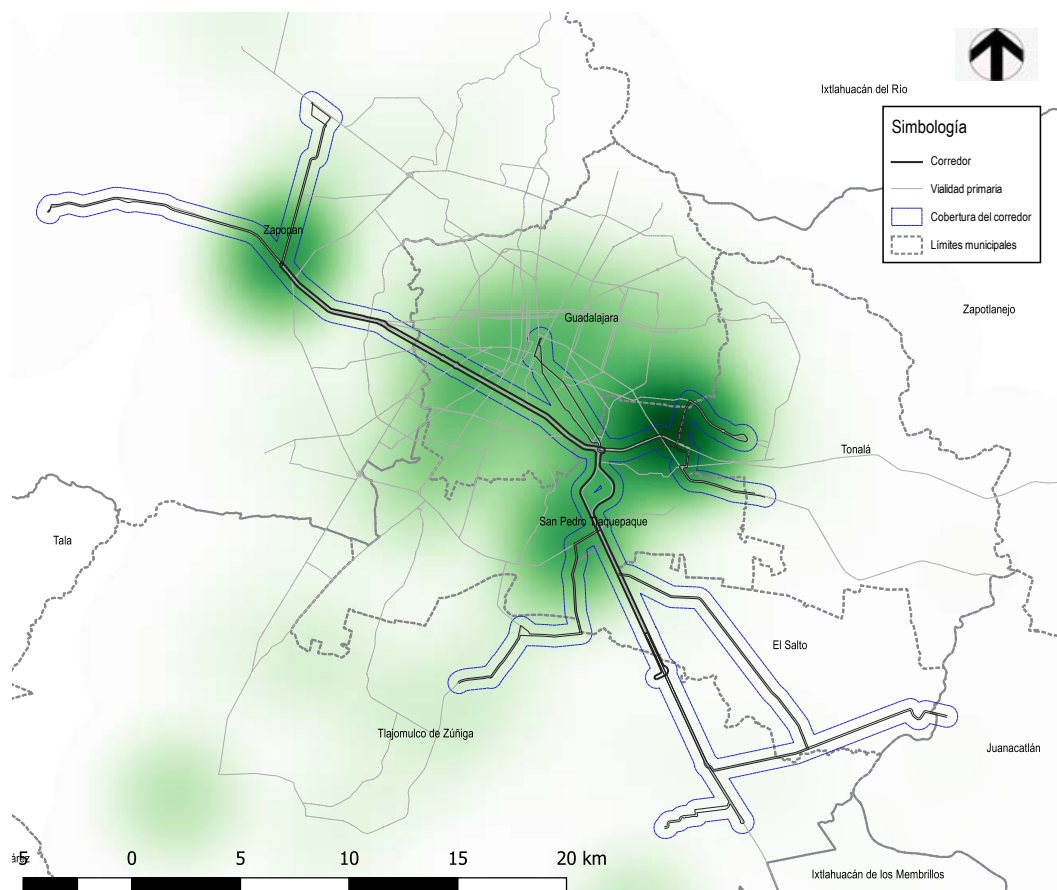
Los motivos de viaje mapean los principales destinos de las mujeres, en este caso se observa que usuarias de ambos transportes tienen como destino principal la casa, transporte público con 37,9% y privado con 29,6%, en segundo lugar con 21,1% en transporte privado y 17,3% en público se encuentra el lugar de trabajo. De primera impresión estos resultados aluden a desplazamientos pendulares casa-trabajo y/o casa-centro escolar. Ante esto, es importante repensar las dinámicas de las mujeres en la ciudad, extrapolarlo a temas más específicos como la mediación del transporte urbano en la limitación o contribución al disfrute de otros espacios urbanos por parte de las mujeres, y de otras actividades además de la casa y el trabajo o casa y escuela que representan



Fuente: Elaboración propia

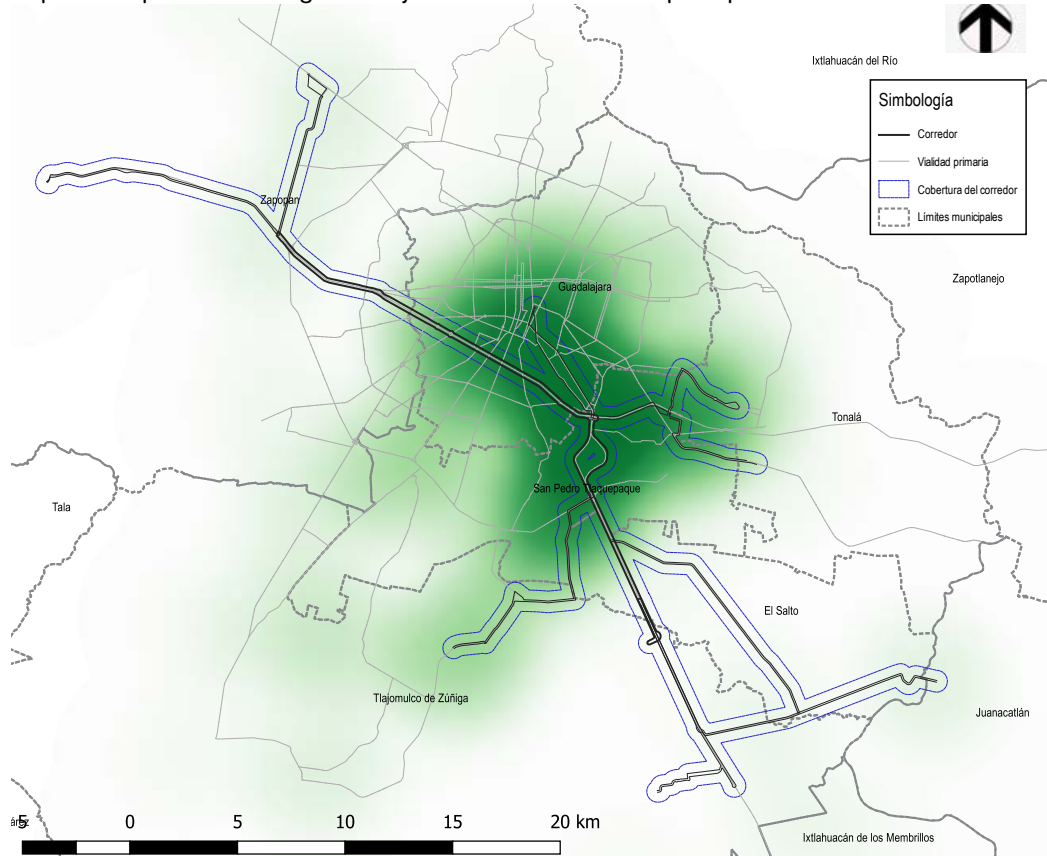
desplazamientos cotidianos. Lo anterior para pensar en propuestas que no solo garanticen la seguridad de las mujeres en los traslados como problema acuciante, sino que además estos traslados sean a destinos elegibles y con otros sentidos. La identificación de los desplazamientos de las mujeres puede comenzar a sugerir elementos para comprender mejor el problema de la violencia e inseguridad percibida de las mujeres en sus patrones de movilidad.

**Mapa 4. Comparación del origen de viaje de las usuarias de transporte privado**



En el Mapa 4 se representan los principales orígenes de las usuarias. La parte superior corresponde a las mujeres que hacen uso del transporte privado y la parte inferior corresponde a las usuarias de transporte público. Del primero es posible observar que la mayor concentración se encuentra al oriente del municipio de Guadalajara en sus límites con el municipio de Tonalá teniendo presencia en este último municipio, en menor medida se percibe otra concentración de orígenes en el municipio de Zapopan. En términos generales, las usuarias del servicio de transporte público colectivo tienen sus principales orígenes de viaje en la zona centro, en San Pedro Tlaquepaque, Toluquilla y la zona de Cruz del Sur.

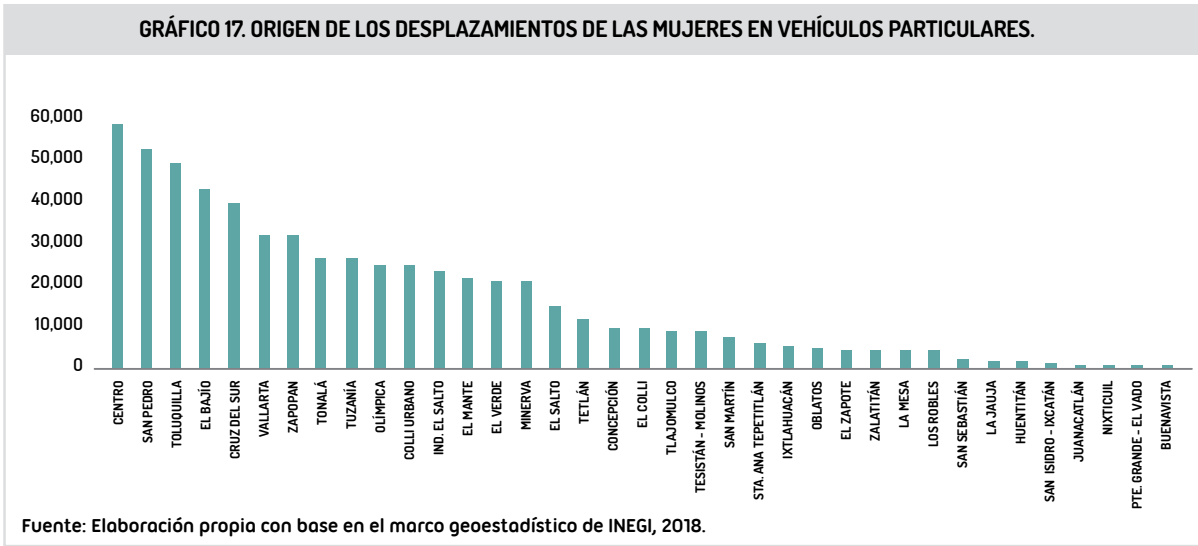
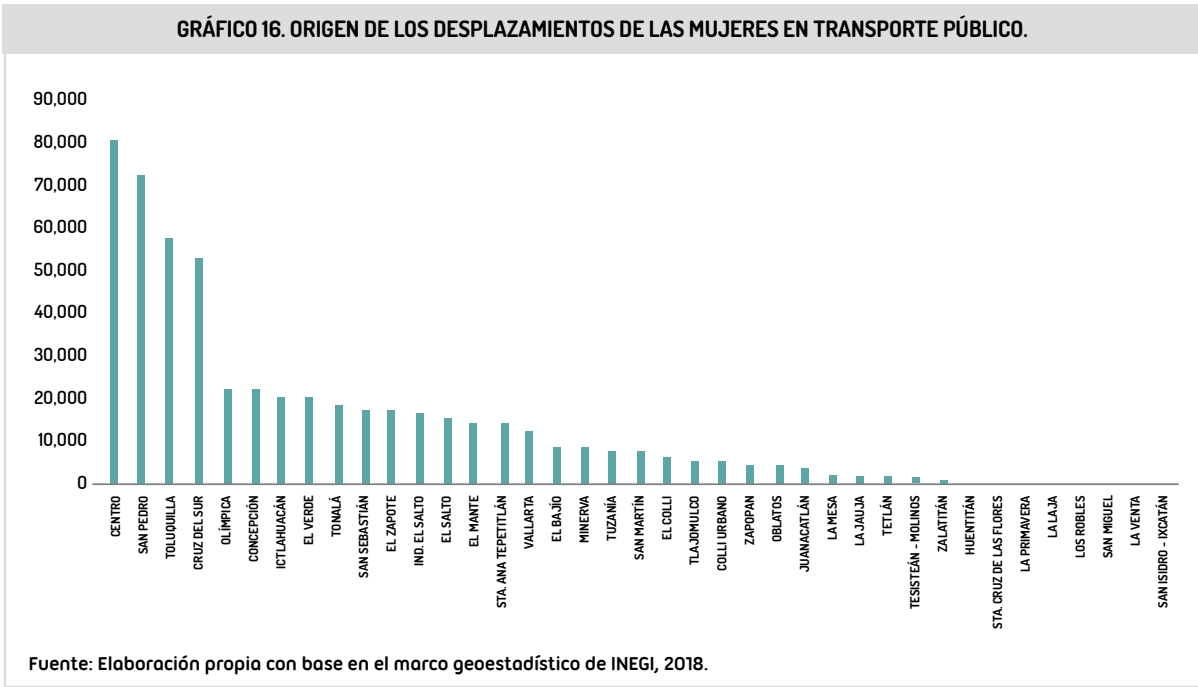
Mapa 5. Comparación del origen de viaje de las usuarias de transporte público.



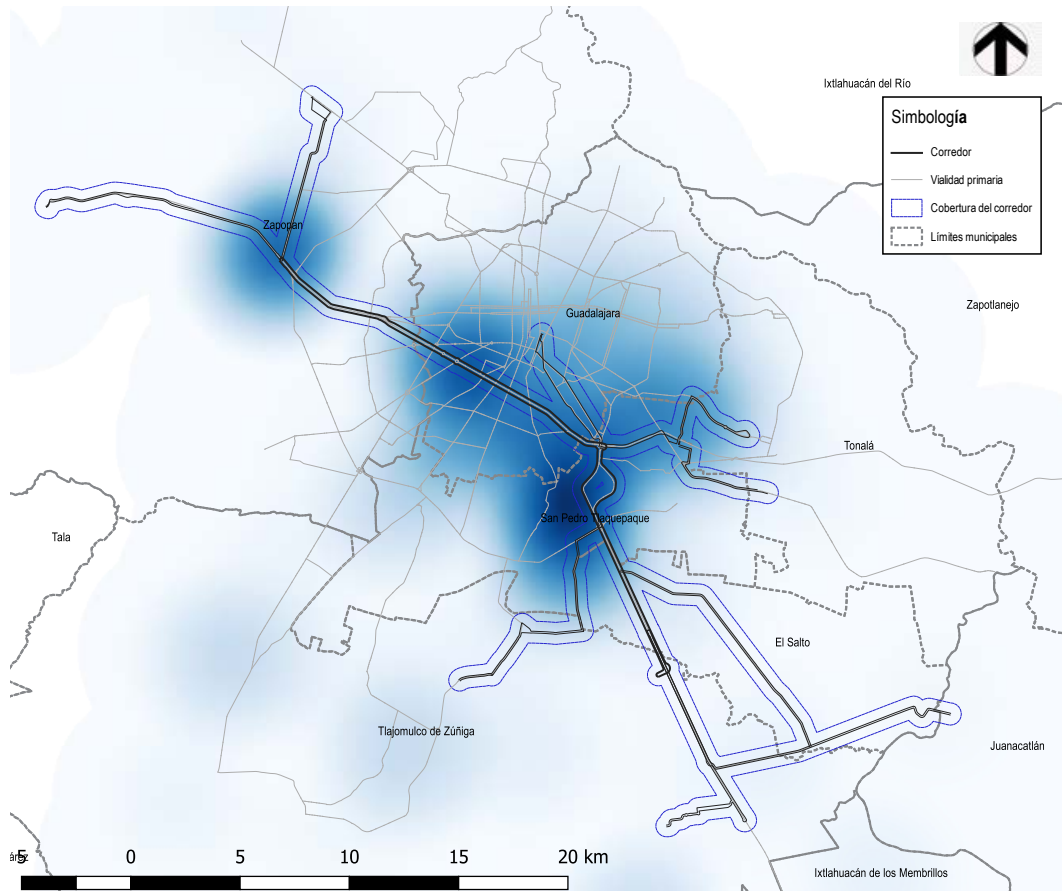
Desplazarse desde el oriente del AMG se ha caracterizado por viajes largos que conllevan tiempos extenuantes para llegar al centro metropolitano u otras zonas que resultan con mayores concentraciones de destino. Los largos desplazamientos ya implican por sí mismos externalidades para las vidas diarias de las mujeres que viajan principalmente en transporte público debido a las características que se recogen en la observación participante, sobre el hacinamiento, las condiciones de los autobuses y las constantes agresiones a bordo de las unidades, además estos largos tiempos de traslado calan directamente en las dinámicas diarias de las mujeres reduciendo considerablemente las horas del día para el disfrute a actividades productivas y de cuidados en el hogar.

Los Gráficos 16 y 17 ayudan a identificar zonas más específicas sobre los orígenes de las usuarias de ambos transportes los orígenes de las mujeres. Ambas modalidades coinciden en dos áreas con mayor concentración de orígenes: el centro metropolitano y San Pedro Tlaquepaque. De estos resultados destaca que las mujeres que hacen uso de este corredor, inician sus viajes en zonas dentro del periférico.

Sin embargo también es importante centrar la atención en las usuarias de transporte público de zonas más alejadas de los centros de trabajo y del centro metropolitano, por ejemplo las que originan sus viajes en zonas ubicadas en el municipio de Tlajomulco, El Salto, algunas colonias de Zapopan como La Mesa y municipios más alejados como Juanacatlán. Estas mujeres realizan recorridos aún más largos y por tanto con mayores riesgos, debido a la inseguridad generalizada y a las deficiencias que el mismo transporte público comporta.

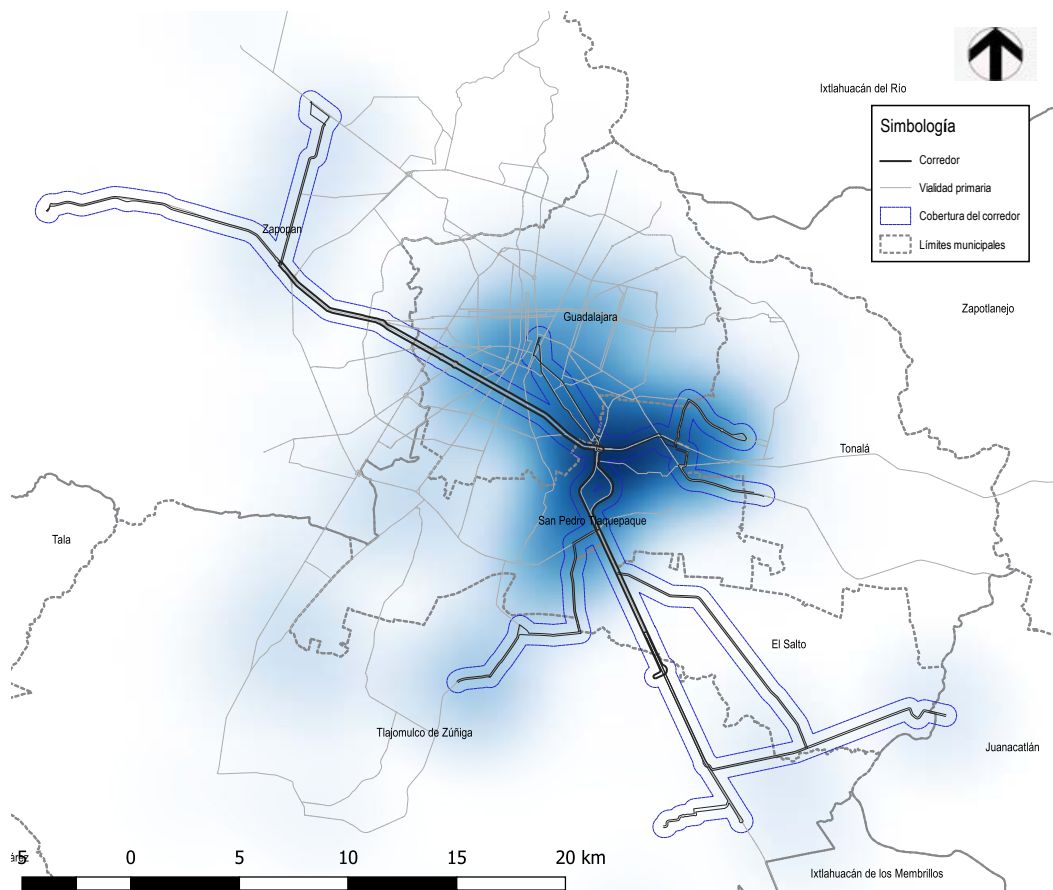


Mapa 6. Comparación del origen de viaje de las usuarias de transporte privado



El Mapa 6 incluye las concentraciones que corresponden a los destinos de las usuarias de transporte privado. El Mapa 7 incluye los destinos de las usuarias de transporte público. En el caso de los desplazamientos realizados en automóvil, el balance entre orígenes y destinos se carga hacia las atracciones. Las mujeres conductoras usuarias del corredor troncal y las líneas ramales analizadas tienen sus actividades fuera del hogar en las zonas centrales de la ciudad, sin embargo, siguen presentando mayores destinos en áreas industriales del municipio de El Salto y Zapopan.

Mapa 7. Comparación de los destinos de las usuarias de transporte público.

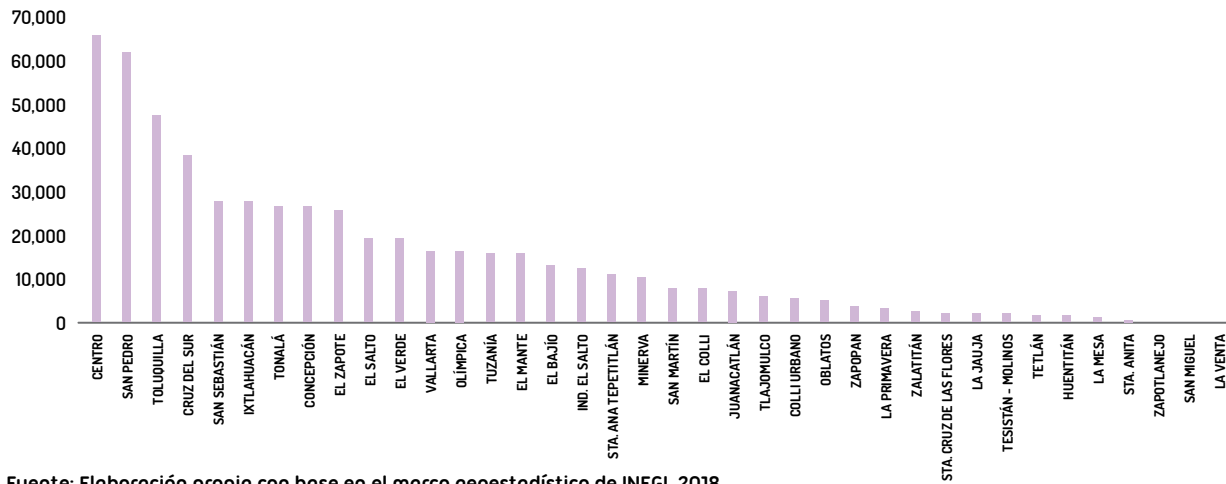


Las mujeres conductoras, quienes residen en su mayoría fuera de las zonas centrales, son quienes hacen uso de la infraestructura para trasladarse a las zonas de comercios y servicios que ofrecen las áreas centrales de la ciudad y amplían sus recorridos para llegar a destinos más lejanos que las propias usuarias del transporte público.

Para el caso de las mujeres que usan el transporte público, la mayor concentración de destinos más importantes de las mujeres en función de sus empleos e ir a estudiar principalmente se presentan en las áreas centrales de la ciudad, sin embargo, la atracción de viajes que ofrecen los municipios de Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Tonalá y Zapopan presentan mayores destinos que orígenes. Dentro de la caracterización de los viajes de las usuarias del corredor se siguen presentado concentraciones al centro metropolitano, que es un lugar caracterizado por sus funciones de comercio y productivas. De esta caracterización también emergen los resultados dirigidos al uso de dispositivos para sus desplazamientos, de lo que se recogió que un porcentaje mayor hace uso de ellos en ambas modalidades de transporte, la tabla 20 muestra los principales resultados.

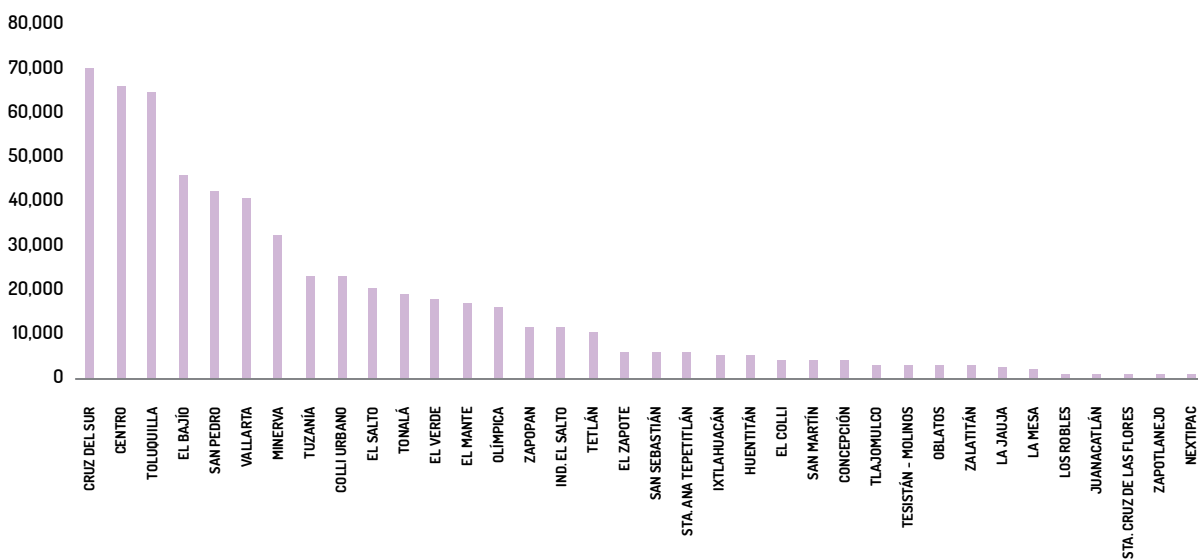
4. CARACTERÍSTICAS Y EXPERIENCIAS DE LAS MUJERES DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA.  
ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS.

GRÁFICO 18. DESTINO DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES EN TRANSPORTE PÚBLICO.



Fuente: Elaboración propia con base en el marco geoestadístico de INEGI, 2018.

GRÁFICO 19. DESTINOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES EN VEHÍCULOS PARTICULARES.



Fuente: Elaboración propia con base en el marco geoestadístico de INEGI, 2018.



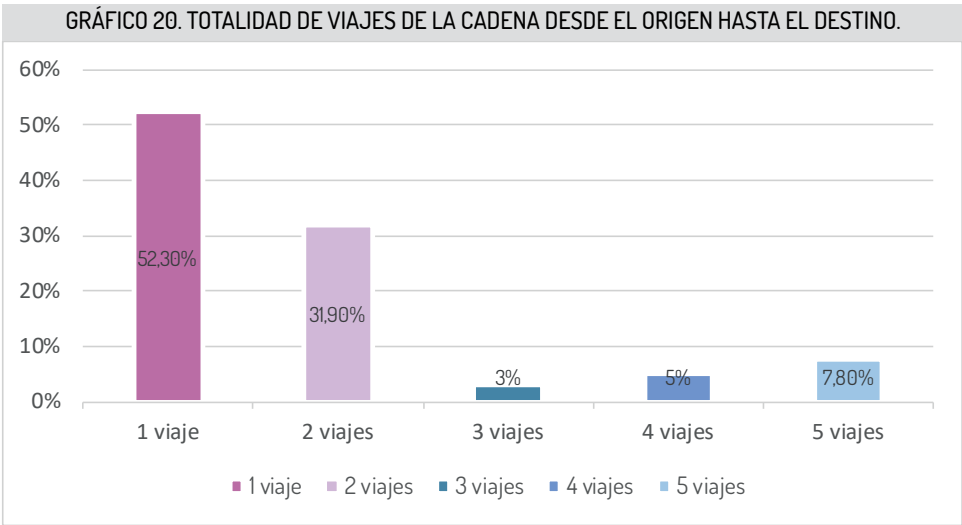
TABLA 18. USO DE DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS PARA DESPLAZARSE.		
	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
SÍ	54.1%	65.8%
NO	45.9%	31.2%

Fuente: elaboración propia.

En ambos casos la mayoría de las usuarias confirman el uso de dispositivos, en el transporte público con un 54,1% y en el transporte privado con el 68,8%. Para profundizar sobre el tipo de aplicaciones o programas empleados en los dispositivos, se pidió la especificación a las usuarias de transporte público quienes afirmaron que en primer lugar hacen uso de aplicaciones como Google Maps con un 36,2%, seguido de la aplicación Moovit con un 12,7%; en tercera posición se encuentra Rutas Gdl y al final City Mapper con 2,1% y 1,3% respectivamente.

En algunos programas de prevención de la violencia hacia las mujeres revisados en el capítulo 1, la utilización de aplicaciones móviles contribuían a mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte público o bien, para denunciar y pedir ayuda en situaciones de peligro. En ese sentido, esta información adquiere relevancia si es que se contempla la implementación de este tipo de acciones para elegir el tipo de plataforma y el perfil de las mujeres al que podría llegar este servicio.

Otras características de los viajes que fueron recogidas únicamente en usuarias de transporte público fue la caracterización de las cadenas de viajes, ya que este grupo de mujeres suele combinar medios de transporte, y además es importante conocer cómo se están desplazando y el número de transportes que tienen que tomar para ir del origen al destino diario.

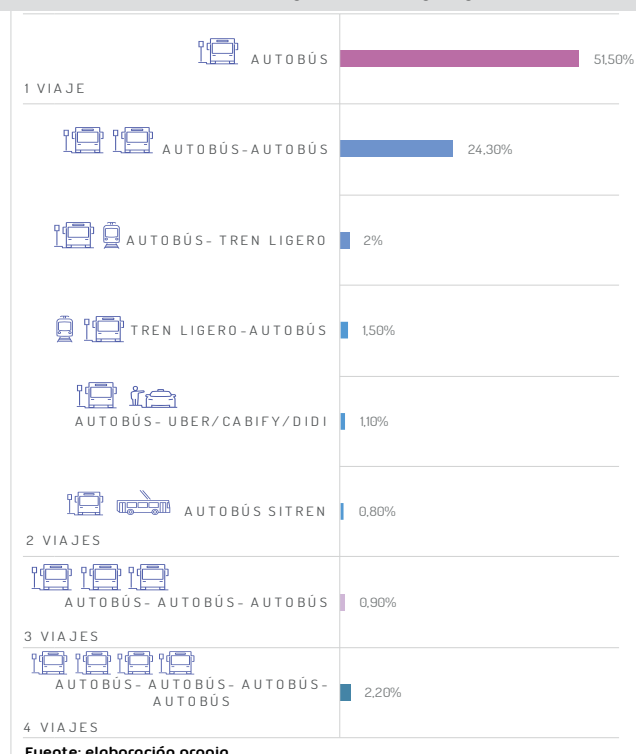


Fuente: Elaboración propia

De cara al gráfico anterior, las usuarias de transporte público hacen uso de un medio de transporte para ir desde su origen al destino representando el 52,3%, cabe señalar que este medio de transporte se combina con la opción de la caminata. A este resultado le precede la opción de dos medios de transporte con el 31,9% y en tercer lugar cinco medios de transporte con el 7,8%. Es decir, casi la mitad de las mujeres realiza dos o más viajes para llegar a su destino, lo que en términos de tiempo y gasto genera una situación precaria. Además refuerza los viajes en cadena descritos por la literatura.

Para comprender con mayor profundidad la caracterización de estas cadenas de viajes, el Gráfico 21 integra la descripción de los medios de transporte mayormente utilizados por las usuarias de transporte público. Estas cadenas de viaje muestran que el uso el autobús predomina en los traslados y en mucho menor medida, se combina autobús y otro sistema de transporte como tren ligero, SITREN o plataformas de transporte privado.

GRÁFICO 21. DESCRIPCIÓN DE LA CADENA DE VIAJES PRINCIPALES DESDE EL ORIGEN HASTA EL DESTINO.



Otro elemento sobresaliente de los resultados de la encuesta es que el 27,5% de las usuarias del transporte privado cuentan con automóvil propio, sin embargo lo usa mayormente la pareja con un 62,9%, seguido de la opción de otras personas (hijas/hijos u otros familiares) con un 21,8%. Dicha información coincide con datos anteriormente mencionados sobre que el uso del automóvil se prioriza respecto a las actividades de otros miembros de la familia y no necesariamente de las mujeres (Bustos, 2017). La pareja como principal conductor del automóvil del hogar ha sido una categoría discutida cuando se habla de movilidad y género, debido a que el coche privado se ha asociado histórica y culturalmente como un accesorio clave para facilitar el rol de proveedor de los hombres y quienes tradicionalmente se incorporan con mayor recurrencia en los trabajos remunerados y en vida pública.

## 4.4 INSEGURIDAD EN MUJERES DEL CORREDOR INTERMODAL USUARIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.

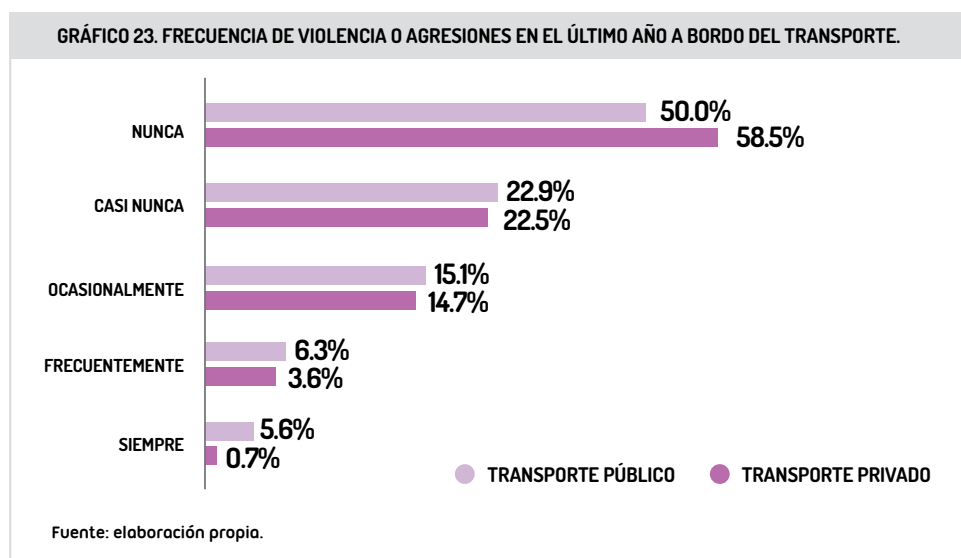
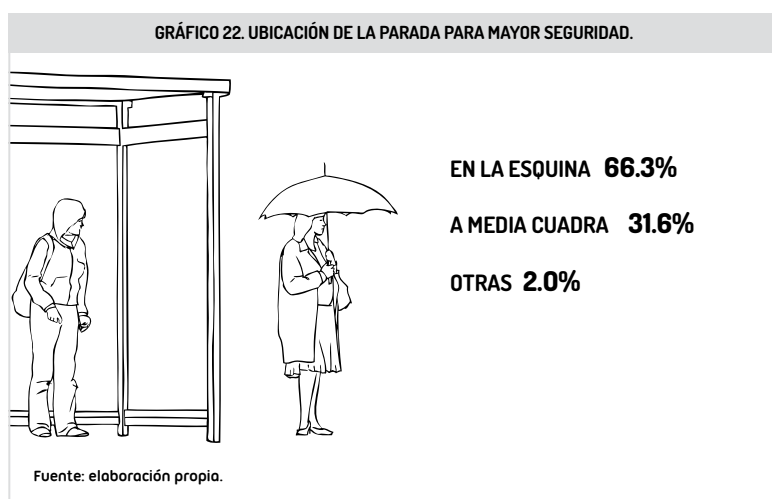
La inseguridad ha permanecido como uno de los aspectos principales cuando se habla de movilidad urbana y mujeres. En cuanto al presente estudio también significa uno de los elementos más sobresalientes. En este apartado sobre inseguridad, se presentan los resultados en ambas modalidades de transporte; sin embargo también se consideran algunos elementos que solo fueron recogidos por el instrumento de transporte público debido a la naturaleza de los desplazamientos en esta modalidad. Respecto al transporte público, inicialmente se recuperaron las percepciones de las usuarias con relación a la seguridad en los transportes, a la seguridad de las ubicaciones de los paraderos y la seguridad existente en los trayectos de casa al autobús y viceversa.

Respecto a la percepción de seguridad en los diferentes medios de transporte público, las mujeres consideraron el Tren Ligero como medio de transporte seguro con relación a los demás y los autobuses como los más inseguros. Es importante reflexionar sobre la accesibilidad que comporta el Tren Ligero, pues las mujeres encuestadas también aseguraron que pese a que el Tren Ligero es un transporte que otorga seguridad no es una opción en sus desplazamientos cotidianos, a diferencia de los autobuses que sí son utilizados con mayor frecuencia, pero son nodos importantes de inseguridad para ellas. Otro dato que destaca es la menor utilización del SITREN y el sistema de MiBici por parte de las mujeres del corredor elegido, estos dos medios de transporte en particular no son usados debido a la carente accesibilidad a ellos, es decir que es necesario la implementación de medios de transporte que permiten integrar los traslados de las mujeres del corredor a estos otros medios de transporte con calificaciones más aprobatorias.

Aunque en los resultados resalte la condición de seguridad en las mujeres, las otras cifras sobre inseguridad también son alarmantes. Además no hace falta que el porcentaje de mujeres que se asumen inseguras sea mayor para atender esta problemática. De la inseguridad en el paradero que es una de las opciones más mencionadas, es importante destacar que entre las mujeres que se sienten inseguras en el paradero no existen notables diferencias con relación al grupo de edad, pero sí destacan las mujeres entre 45-54 y 55-64; del primero grupo se sienten inseguras en un 49% y en el segundo grupo en un 50%, destacando las mujeres que se encuentran entre los 55-64 años de edad.

Comparando estos resultados con otros aspectos recogidos en la encuesta, es posible inferir situaciones y elementos donde las mujeres afirman sentirse inseguras, debido al equipamiento urbano y las características del corredor donde se realizó el estudio. Según las preferencias de las usuarias de transporte público, las paradas de los autobuses deberían estar ubicadas en las esquinas de las calles con un 66,3% de respuesta sobre un 31,6% que prefiere que las paradas se encuentren ubicadas a media cuadra. Estas preferencias concuerdan con el principio de tener visibilidad en los lugares de espera del transporte mencionado en los estudios sobre género y urbanismo (Kolektiboa, 2010). Si el paradero se encuentra en la esquina de la calle, las usuarias cuentan con mayor campo de visión del transporte y de las personas que hay alrededor.

Es crucial recoger la información correspondiente a las agresiones que sufren las usuarias tanto de transporte público y privado, a razón de ello también en este apartado se exponen las condiciones que rodean a las agresiones en el transporte a través de la hora de mayor cantidad de agresiones, los lugares más frecuentes y los tipos de agresiones. Inicialmente se pidió información acerca de la frecuencia de violencia y agresiones sufridas en el último año, haciendo una comparación entre ambas modalidades de transporte.



El 50% del transporte público ha sido víctimas de agresiones contra 41,5% del privado, además resalta la frecuencia donde siempre son agredidas el 5,6% en el transporte público y sólo 0,7% en el privado.

TABLA 19. AGRESIONES EN EL ÚLTIMO AÑO.		
	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
SÍ	50.0%	58.5%
NO	50.0%	41.5%

Fuente: elaboración propia.

marcar la opción que refería no recibir agresiones; algunas mujeres dijeron que no consideraban las situaciones vividas como una agresión. Fue recurrente esta situación mencionada por las y los encuestadores, lo que muestra la gran normalización y naturalización de las agresiones hacia las mujeres en el transporte urbano y que los procesos de denuncia son poco claros y conllevan tiempo. Esta respuesta sigue lo encontrado en la literatura (Kash, 2019; Allen, 2018).

Las agresiones fueron recuperadas a partir de tres tipos: las agresiones no verbales, las agresiones verbales y las agresiones físicas en ambas modalidades de transporte. Los resultados son presentados en las siguientes tablas que permiten visibilizar las agresiones más frecuentes entre un grupo de mujeres y otro.

Sobre agresiones no verbales tipificadas en la Tabla 24, en ambos casos las miradas morbosas son la principal agresión, aunque en transporte público presenta un 25.7% y en transporte privado un 14.8%. Sin embargo, el “enviar besos” sobresale en las usuarias de transporte privado con un 20.7%, mientras, que en transporte público representa un 14%.

TABLA 20. COMPARATIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO. AGRESIONES NO VERBALES.				
TRANSPORTE PÚBLICO		AGRESIÓN NO VERBAL	TRANSPORTE PRIVADO	
SÍ	NO		SÍ	NO
25.7%	74.3%	MIRADAS MORBOSAS	14.8%	85.2%
15.4%	84.6%	EXHIBICIONISMO	1.4%	98.6%
1.1%	98.9%	EVENTOS ERÓTICOS	0.9%	99.1%
0.7%	99.3%	RELACIONES SEXUALES	0.9%	99.1%
18.3%	81.7%	BLOQUEARLES EL CAMINO	2.1%	97.9%
20.7%	79.3%	ENVIAR BESOS	14.0%	86.0%
11.5%	88.5%	GUIÑOS	13.8%	86.2%

Fuente: elaboración propia.

Para el caso de las agresiones verbales, los piropos son el principal tipo de acoso sexual en el transporte público con 23,7%, en cambio los insultos con 22,4% son la agresión principal para el transporte privado. Según los discursos vertidos en el grupo de discusión, los insultos a las mujeres conductoras se emiten principalmente sobre el estereotipo de que una mujer conduciendo es menos habilidosa que un hombre.

TABLA 21. COMPARATIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO. AGRESIONES VERBALES.				
TRANSPORTE PÚBLICO		AGRESIÓN VERBAL	TRANSPORTE PRIVADO	
SÍ	NO		SÍ	NO
4.7%	95.3%	INSULTOS	22.4%	77.6%
21.6%	78.4%	SILBIDOS	11.3%	88.7%
6.9%	93.1%	INVITACIONES	2.7%	97.3%
3.5%	96.5%	COMENTARIOS SEXUALES	4.4%	95.6%
23.7%	76.3%	PIROPOS	17.5%	82.5%

Fuente: elaboración propia.

TABLA 22. COMPARATIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO. AGRESIONES FÍSICAS				
TRANSPORTE PÚBLICO		AGRESIÓN FÍSICA	TRANSPORTE PRIVADO	
SÍ	NO		SÍ	NO
11.0%	89.0%	EMPUJONES	3.4%	96.6%
2.3%	97.7%	GOLPES	2.1%	97.9%
29.7%	70.3%	ARRIMONES	2.4%	97.6%
23.0%	77.0%	ROCES	2.6%	97.4%
9.7%	90.3%	TOCAMIENTOS	1.3%	98.7%
8.6%	91.4%	MANOSOS	0.7%	99.3%
1.9%	98.1%	PELEAS	0.6%	99.4%
0.4%	99.6%	ABUSO SEXUAL	0.3%	99.7%

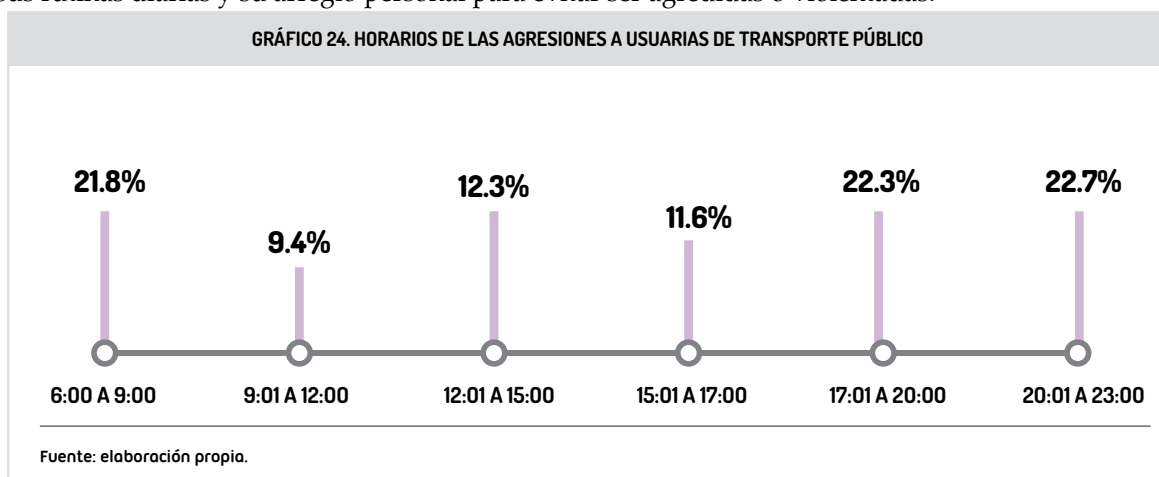
Fuente: elaboración propia.

Las agresiones físicas más frecuentes en el transporte público son los arrimones con un 29,7%, mientras que en el transporte privado son los empujones con un 3,4%. En el caso de las mujeres usuarias de transporte público los arrimones son considerados cuando los genitales de otras personas son acercados a ellas y hay contacto corporal.

Finalmente con relación a otras agresiones, los malos olores sobresalen como una situación desagradable que se experimenta en el transporte público, con el 8,2% y los robos con 7,3%, mientras que el robo obtiene un 23,6% de menciones entre las conductoras de transporte privado lo cual resulta alarmante. La discriminación por razones de género presentó un porcentaje de 2,3% en el privado y 2,2% en el público.

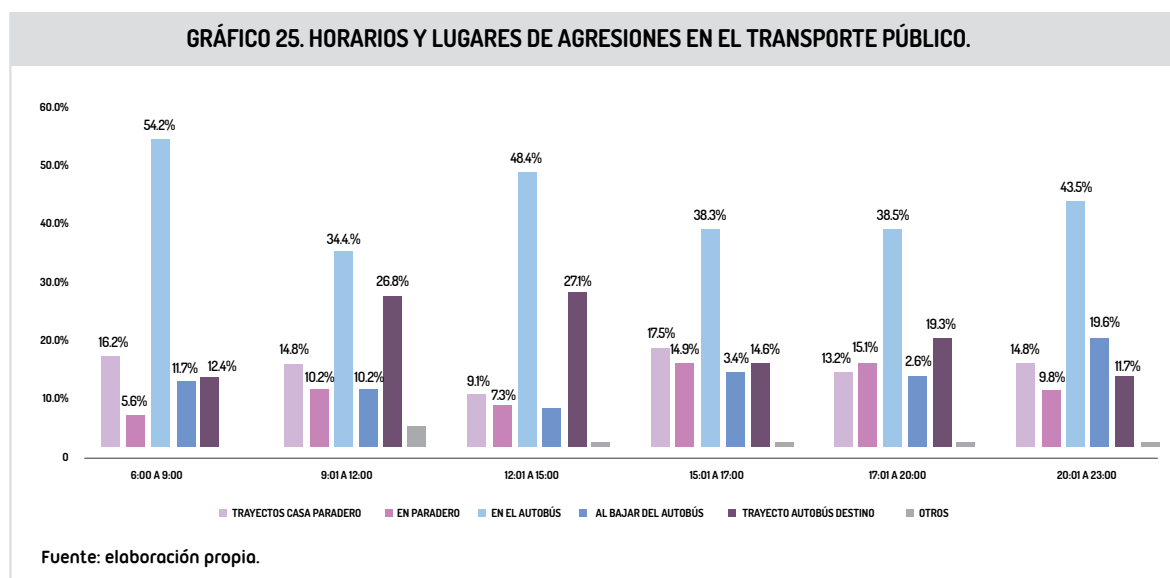
Toda esta serie de agresiones no es un tema nuevo, y ha sido atendido desde diversos esfuerzos y perspectivas, sin embargo, valdría la pena repensar las estrategias de intervención y las políticas públicas que se han implementado en este rubro, pues generalmente han estado dirigidas a la prevención desde la posición de las víctimas y a las mujeres y a las denuncias, pero no hay suficiente atención en acciones destinadas a disminuir las agresiones desde la concientización de los agresores. No obstante, de acuerdo a los estudios revisados en el primer capítulo, se ha demostrado que las campañas de cuidado y prevención de las agresiones a las mujeres en el transporte se reducen considerablemente cuando también se piensa en estrategias dirigidas a quienes realizan la agresión, a través de diferentes acciones.

Es importante registrar tanto los horarios como los lugares de las principales agresiones en ambas modalidades. En este afán, fue recogido el horario de agresión, los principales lugares de agresión, y si han realizado cambios en sus rutinas diarias y su arreglo personal para evitar ser agredidas o violentadas.

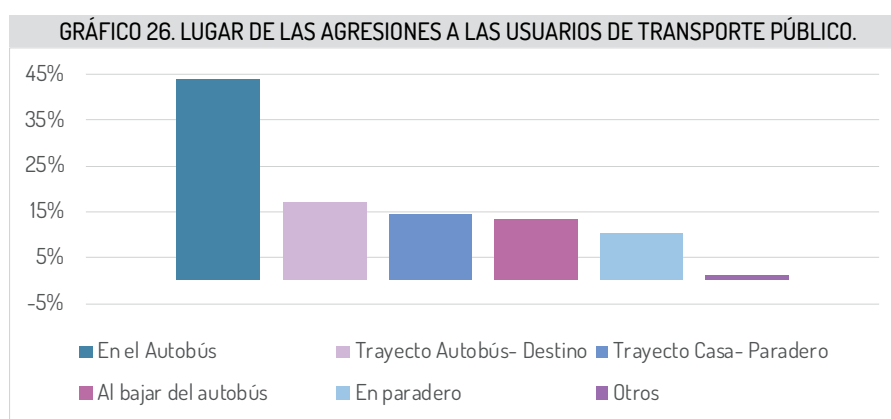


Los horarios más frecuentes de agresión suceden por la noche de 20:01 a 23:00 horas en un 22,7% de los casos, 22,3% pasan de tarde-noche entre 17:01 a 20:00 horas y un 21,8% son mencionados de mañana entre 6:00 a 9:00. En este caso no existen diferencias marcadas sobre el aumento o la disminución de la inseguridad según el momento del día. Es decir, la sensación de inseguridad y la ocurrencia de agresiones están presentes en el día o en la noche de manera constante, pero también se asocia a la falta de luz natural e iluminación como equipamiento urbano y a las condiciones de las unidades de autobuses, como lo muestra el siguiente gráfico a través de un cruce entre los horarios el lugar de las agresiones.





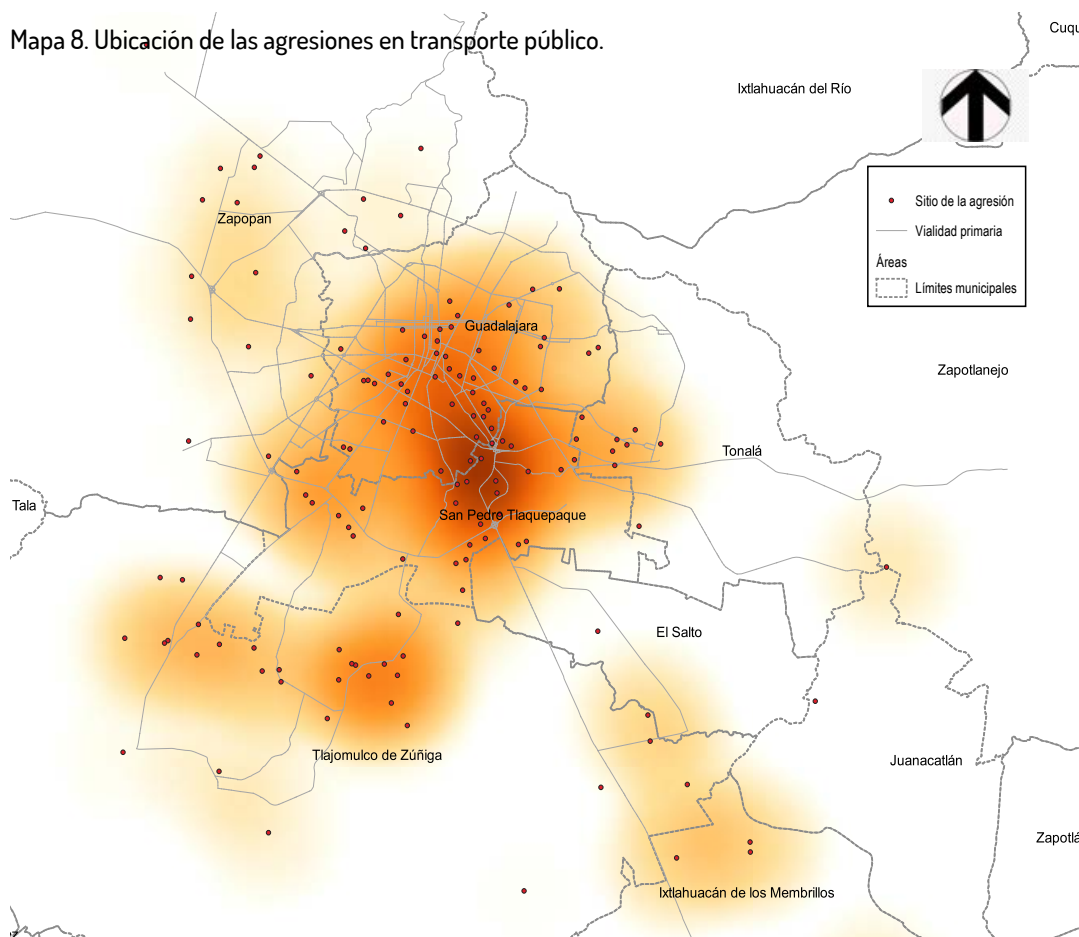
Con relación a las conductoras de transporte privado es notorio que las agresiones se llevan a cabo mayormente por las noches en un 40,9% de los casos, seguido por un 36,8% de las mañanas y encontrando su punto más bajo por las tardes con 22,3%. Los horarios más inseguros para las conductoras son de 20:00 a 22:00 horas. Las mujeres se ven en la necesidad de limitar sus horarios por la vulnerabilidad que representa la movilidad en ciertos horarios, restringiendo actividades a altas horas de la noche, principalmente. Las situaciones de riesgo aumentan cuando se combina un horario “peligroso” con un lugar que también brinda poca seguridad debido a las fallas infraestructurales, como se podrá ver en los hallazgos de la observación participante hay espacios en los que el nivel de peligrosidad e inseguridad es derivada directamente de la nula iluminación pública y de paraderos que permitan una espera segura, aunada a la arraigada cultura machista, del piropo y de las agresiones naturalizadas.



Fuente: Elaboración propia

El lugar donde las usuarias del transporte público sufren más agresiones es al interior de las unidades, seguido de los trayectos desde que bajan el transporte hasta sus destinos. Como se mencionó anteriormente el riesgo de

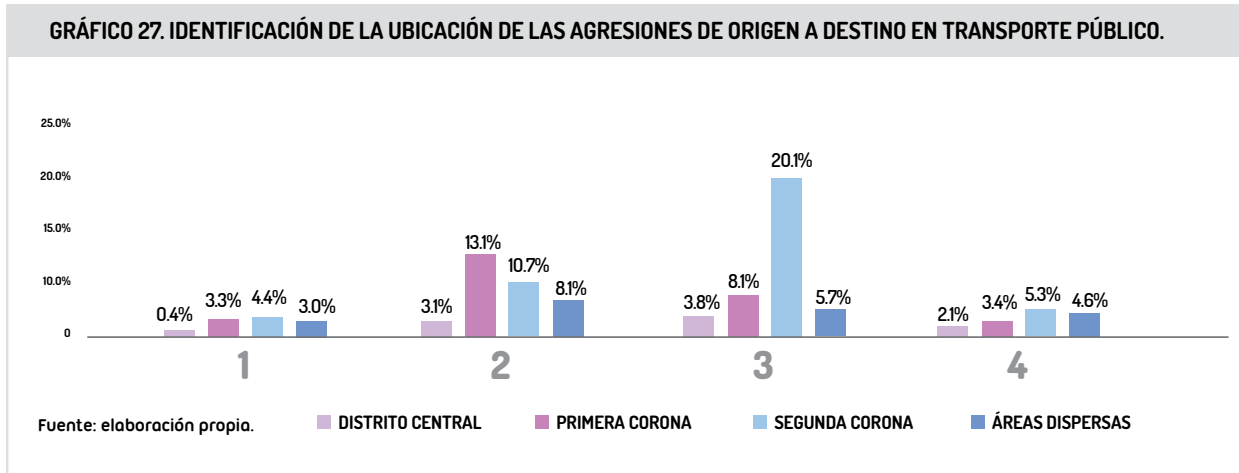
violencia a bordo del transporte obtiene la mayor incidencia y el riesgo en los trayectos crece al no contar con infraestructura como iluminación adecuada, calles y banquetas destruidas o de difícil acceso. Para tener mayor profundidad de estos resultados también se muestra la georreferenciación de las agresiones sobre todo para usuarias de transporte público (Ver Mapa 8).



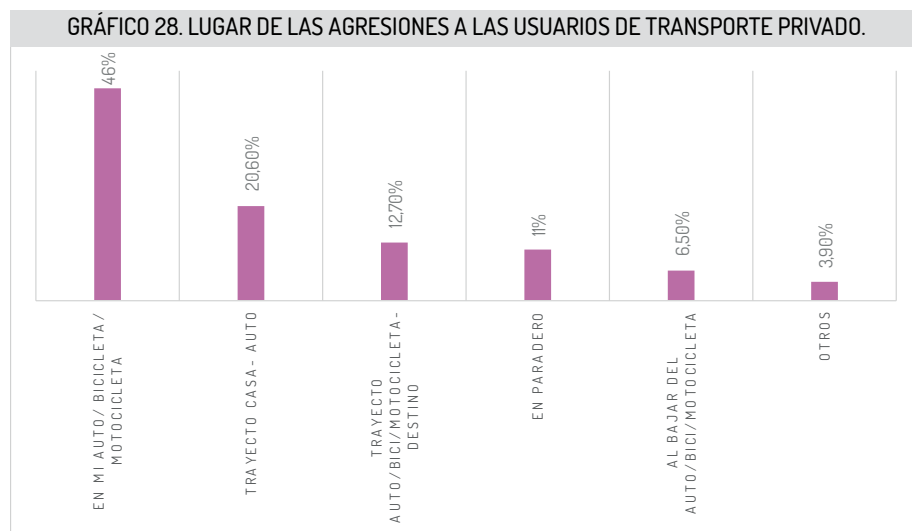
Los sitios de agresión referidos por las encuestadas en el transporte público revelan algunos hallazgos trascendentales para la evaluación de los patrones de la movilidad de las mujeres usuarias del servicio. El contexto del centro metropolitano y la carretera a Chapala, en las zonas de El Tapatío y el Álamo ubicadas al sur del AMG, son las regiones de mayor incidencia de agresiones a las mujeres, estos mismo sitios fueron identificados con condiciones infraestructurales deficientes, aunado al carente equipamiento urbano, como la iluminación y la continuidad en banquetas, además en el anexo que contiene las fotografías de los paraderos es posible rescatar que constantemente se encuentran ubicados en áreas desoladas y con poca apropiación del espacio.

En el caso del distrito central de la ciudad, la alta concentración de los servicios favorece en el número de incidentes. En la zona del Álamo y El Tapatío las condiciones de inseguridad percibida son ampliamente superiores, considerando márgenes inferiores de servicios de transporte público en la zona, cuya característica principal es el alto número de transferencias que se realizan en estos puntos.

Por otro lado, el corredor Lázaro Cárdenas y la Av. Vallarta, donde se demuestra un número significativo de agresiones, presentan condiciones distintas que en los dos puntos anteriores. El afluente vehicular y la presencia de industria, comercio y servicios preponderantemente en el corredor hacen de estos lugares sitios de difícil convivencia de la infraestructura y las actividades de las mujeres, especialmente en los horarios donde las fuentes de los empleos ubicados en estas cuencas no presentan movimiento económico. El gráfico siguiente ayuda a la identificación de las agresiones por municipios y desde el origen y el destino.



Para el reconocimiento de los municipios se agrupó la ubicación por coronas que a su vez integran los municipios que componen el AMG. El distrito central lo compone el municipio de Guadalajara, la primera corona la integran los municipios de Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá, la segunda corona se compone por los municipios de El Salto, Tlajomulco, Juanacatlán, e Ixtlahuacán y las áreas dispersas. La columna representa los orígenes y la fila representa los destinos. En este sentido las mayores agresiones son sufridas cuando se producen viajes dentro de la segunda corona que tiene que ver con los municipios de Tlajomulco, Juanacatlán, e Ixtlahuacán.



Fuente: Elaboración propia

Respecto a las conductoras de transporte privado las agresiones suceden con mayor frecuencia mientras las usuarias van en su vehículo particular con 46,0%. Otro tanto sucede en el trayecto de su casa al vehículo y también cuando dejan su vehículo y se dirigen a su destino 39,8%, aunque también suceden en paradas con 11,0%. Estos resultados invitan a reflexionar sobre que la movilidad de las mujeres conductoras en el AMG es una paradoja: mientras que eligen auto particular para sentir mayor seguridad y confianza, el mayor índice de agresiones ocurre dentro del espacio donde ellas han considerado seguro y que las resguarda de los peligros de la vía pública ante los que estarían mayormente expuestas si viajaran en transporte público.

Teniendo en cuenta que la movilidad urbana debe ser integral e intermodal, las acciones dirigidas a las mujeres también deberían estar pensadas en dicha intermodalidad con accesibilidad en las zonas con mayores riesgos, ya que se ha demostrado que ni el automóvil privado dota de la seguridad y la confianza que las mujeres de este corredor necesitan. Estas acciones de transporte acompañadas de estrategias para la disminución de agresiones, son un reto para la movilidad con perspectiva de género en el AMG.

Tanto hombres como mujeres establecen sus rutinas y hábitos diarios con relación a sus destinos y actividades. Sin embargo, debido a la inseguridad generalizada y a las agresiones, los habitantes de las ciudades han tenido que reconfigurar dichas rutinas. Al respecto las mujeres usuarias de transporte público 31,2% aceptaron modificar sus traslados y rutinas en nombre de su seguridad así como su arreglo personal mientras, que el resto dijo no realizar cambios con 68,8%.

Aunque aparentemente en el gráfico anterior, la cifra de mujeres que realizan cambios en sus traslados diarios es menor con relación a las que no realizan cambios, estos resultados cobran mayor profundidad cuando se cruzan con la Tabla 27 que concentra las actividades que las usuarias de transporte público en este caso han tenido que realizar para salvaguardarse de algún percance. Como se observa en la Tabla 27 de todas las actividades disponibles, todas han sido contestadas mayormente como afirmativas.

TABLA 23. CAMBIOS EN LOS TRASLADOS		
	SÍ	NO
TOMAR UN CAMINO MÁS LARGO PERO MÁS SEGURO	60.2%	39.8%
SALIR A UNA HORA DETERMINADA O EVITAR CIERTOS HORARIOS	74.6%	25.4%
EVITAR CIERTAS RUTAS	62.3%	37.7%
EVITAR CAMINAR	58.6%	41.4%
ACOMPÑARSE DE ALGÚN FAMILIAR O CONOCIDO	71.5%	28.5%

Fuente: elaboración propia.

Como se mencionó anteriormente, todas las medidas de seguridad sobresalen con mayor porcentaje afirmativo, en específico la opción de salir a la hora determinada o evitar ciertos horarios es la medida más frecuente con 74,6%, mientras que evitar cami- nar es lo menos procurado con 58,6%. En la opción de acompañarse de algún familiar o conocido que se encuentra en el segundo sitio con un 71,5%, el grupo de encuestadores expresaron

en el grupo de discusión que las encuestadas dijeron salir acompañadas por un hombre o buscar estar cerca de una persona conocida como medida de seguridad. Lo mismo ocurre con la Tabla 28, donde la mayoría de las oraciones es contestada afirmativamente, a excepción de usar maquillaje.

Ante esta serie de agresiones y cambios obligados en las rutinas y arreglo personales de las mujeres, también se preguntó acerca de la confianza que existe para pedir ayuda al conductor en caso de una agresión o violencia a bordo del autobús. El 58,3% de las usuarias contestó que sí puede recurrir al apoyo del conductor en caso de necesitarlo, mientras que el 41,7% afirmó no estar de acuerdo en que se puede confiar en el conductor y pedir apoyo en caso de necesitarlo. Pese a que existe un porcentaje mayor en la respuesta afirmativa, cabe reflexionar que a pesar de que existen capacitaciones que orientan y sensibilizan a los conductores ante estas denuncias y sobre qué hacer en caso de acoso o agresión a bordo de los autobuses, esto no es suficiente para bajar los índices de violencia. Es importante que se implementen otras acciones conjuntas, como las sanciones y que los protocolos de actuación en materia de violencia de género sean reorientados a los hallazgos de estudios recientes como el presente.

TABLA 24. CAMBIOS EN EL ARREGLO PERSONAL O FORMA DE VESTIR		
	SÍ	NO
EVITAR CIERTO TIPO DE ROPA (MINIFALDAS, VESTIDOS, FALDAS, TACONES)	77.4%	22.6%
EVITAR MAQUILLAJE	34.1%	65.9%
EVITAR EL USO DE ACCESORIOS (CADENAS, ANILLOS, RELOJ, PULSERAS)	85.0%	15.0%
EVITAR TRAER BOLSO	62.3%	37.7%
NO USAR CELULAR EN LUGARES PÚBLICOS	75.0%	25.0%

Fuente: elaboración propia.

En varios de los estudios revisados, se evidenció la urgencia de capacitar y dotar de herramientas prácticas a conductores y conductoras del transporte público para que puedan reaccionar correctamente ante violencia o situaciones de peligro hacia las mujeres, lo cual podría comenzar a marcar una diferencia en el comportamiento de los usuarios del transporte. En este sentido, es indispensable que continúen las campañas de concientización del acoso sexual en el transporte, donde los conductores sepan que ellos mismos pueden ejercer violencia hacia las usuarias y ello representa un delito.

Recientemente, el Instituto Jalisciense de las Mujeres, publicó un estudio llamado “Cómo son y cómo ejercen violencia los hombres en Jalisco (2018a)” donde se muestra que el 37% de los hombres opina que el papel de la mujer en la sociedad es dedicarse al hogar, el 38% piensa que el hombre es violento por naturaleza y el 60% cree que las mujeres pueden controlar la violencia que reciben de algún hombre. Así mismo, en el tema del acoso a las mujeres en el espacio público, la mayoría de los hombres entrevistados refieren que hay piropos y halagos respetuosos a las mujeres que incluso son bien recibidos por ellas, mientras que hay otras expresiones que resultan ofensivas y vulgares.

Estos datos ponen en evidencia que aun persisten comportamientos e ideas estereotipadas respecto al “deber ser” de hombres y mujeres y que en gran medida el acoso se naturaliza o justifica bajo ciertas circunstancias.

Esta sección pone de manifiesto las mayores necesidades en materia de seguridad en el transporte y el espacio público para las mujeres y proporciona un marco de referencia para implementar acciones y programas específicos que tomen en cuenta la diversidad de mujeres. En la última sección del capítulo se exponen algunas propuestas de mejoramiento que las usuarias mencionaron en la encuesta.

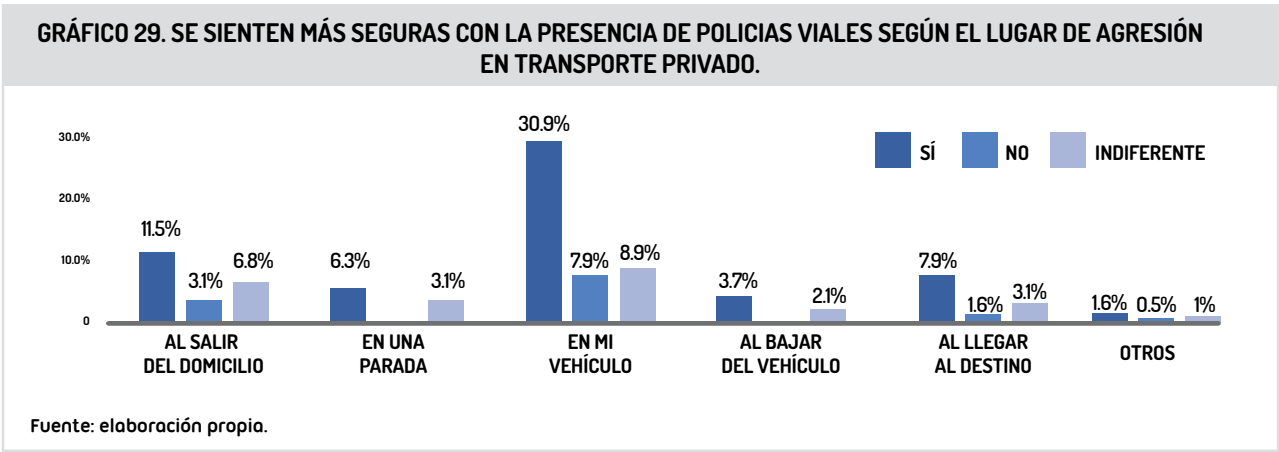
TABLA 25. COMPARATIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO. CONFIANZA EN POLICÍAS VIALES DEL GÉNERO FEMENINO.			
	SÍ	NO	ME ES INDIFERENTE
TRANSPORTE PÚBLICO	62.4%	21.5%	16.2%
TRANSPORTE PRIVADO	63.9%	12.2%	23.9%

Fuente: elaboración propia.

## 4.5 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO.

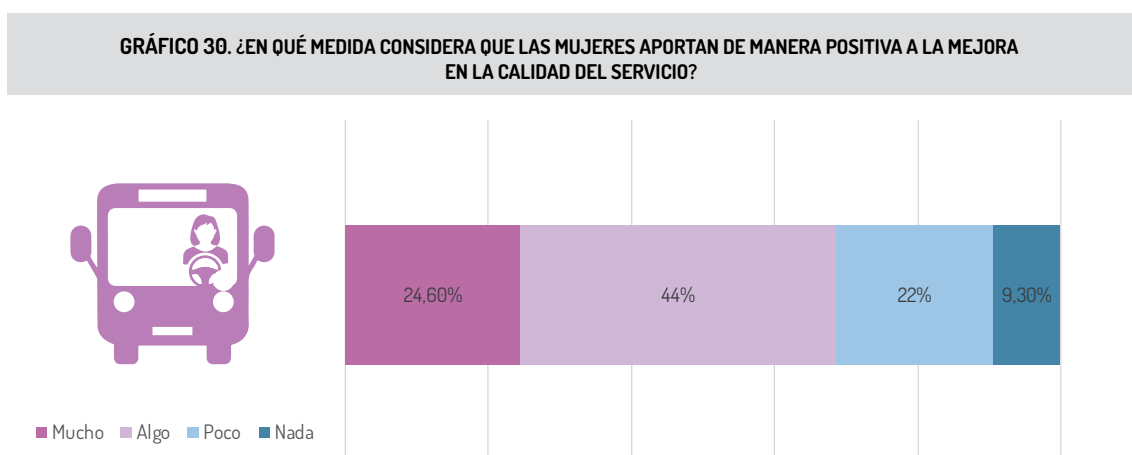
Como una estrategia de transversalización de la perspectiva de género en ámbitos urbanos, en el último año se ha favorecido la integración de policías viales mujeres y conductoras del transporte público en el AMG.

A continuación, se presenta la tabla comparativa que aborda la confianza en policías viales del sexo femenino, esta tabla recoge principalmente si las mujeres usuarias de ambos tipos de transporte experimentan mayor confianza y seguridad cuando existen mujeres como encargadas de las vialidades.

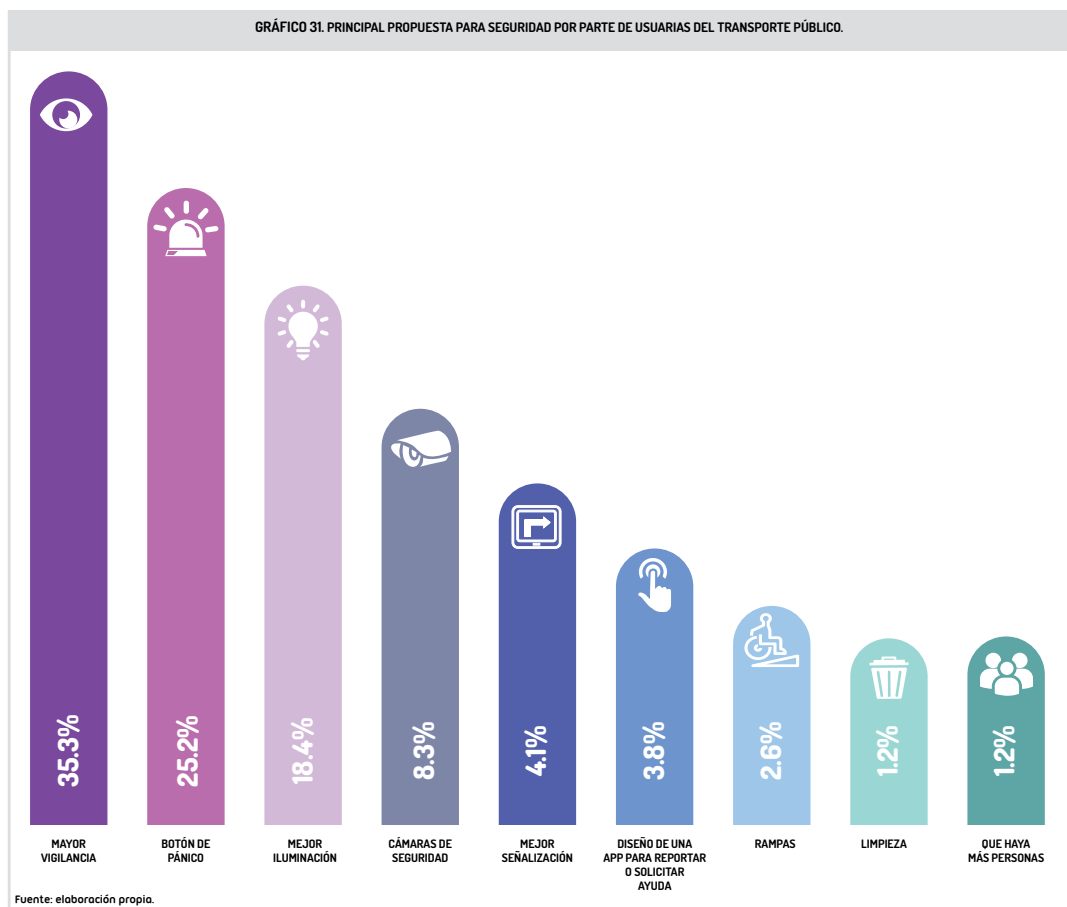


Las opiniones de ambos transportes coinciden en que las policías viales mujeres otorgan seguridad con 63,9% en el transporte privado y 62,4% en el público, como se mencionó en el Capítulo II. El AMG dentro de sus últimas acciones en materia de movilidad ha implementado programas para la inserción de las mujeres. Ante esto la Secretaría de Movilidad encontró que las mujeres presentaban menos índices reprobatorios en los controles de confianza dentro del cuerpo de policías viales, por ello se incrementó considerablemente el número de policías mujeres. Un dato destacado para las usuarias que han sufrido agresiones a bordo de su vehículo privado son quienes se sienten más confiadas con la presencia de policías viales mujeres.

De las usuarias de transporte privado, entre los datos más significativos que arroja la comparación entre el porcentaje de las mujeres que confían en policías viales mujeres y el porcentaje de mujeres que han sufrido agresiones, que quienes muestran mayor confianza ante las policías mujeres son las conductoras que han sufrido agresiones a bordo de su vehículo representando el 30,89%, seguido de las mujeres que han sido agredidas en la calle, ya sea antes de abordar su vehículo o al bajarse, con un 29,32%.



Para tener un conocimiento más amplio sobre la opinión de las usuarias con la inserción de las mujeres en el transporte público se preguntó únicamente a las usuarias de autobuses si han visto mujeres conductoras en el transporte público y la respuesta afirmativa fue mayor con un 56,5% contra un 43,5% de las usuarias que dijeron nunca haberlas visto. Estos resultados también responden a la inclusión de mujeres en la conducción del transporte público por parte de la Secretaría de Movilidad Jalisco. Para complementar estas percepciones, las usuarias de transporte público también opinaron sobre la importancia de la presencia de las mujeres en estos sectores (ver Gráfico 30).



Aunado a los resultados del gráfico anterior, también fue posible recuperar algunas propuestas de las usuarias de transporte público con relación a lo que a ellas les gustaría que existiera para sentir mayor seguridad en sus viajes y desplazamientos. De acuerdo al Gráfico 31 la opción más elegida fue tener mayor vigilancia tanto en el transporte como en los puntos clave de los trayectos con el 35,3%. En segundo lugar, se encuentra el botón de pánico como medida de protección ante posibles agresiones e inseguridades representando el 25,2%.

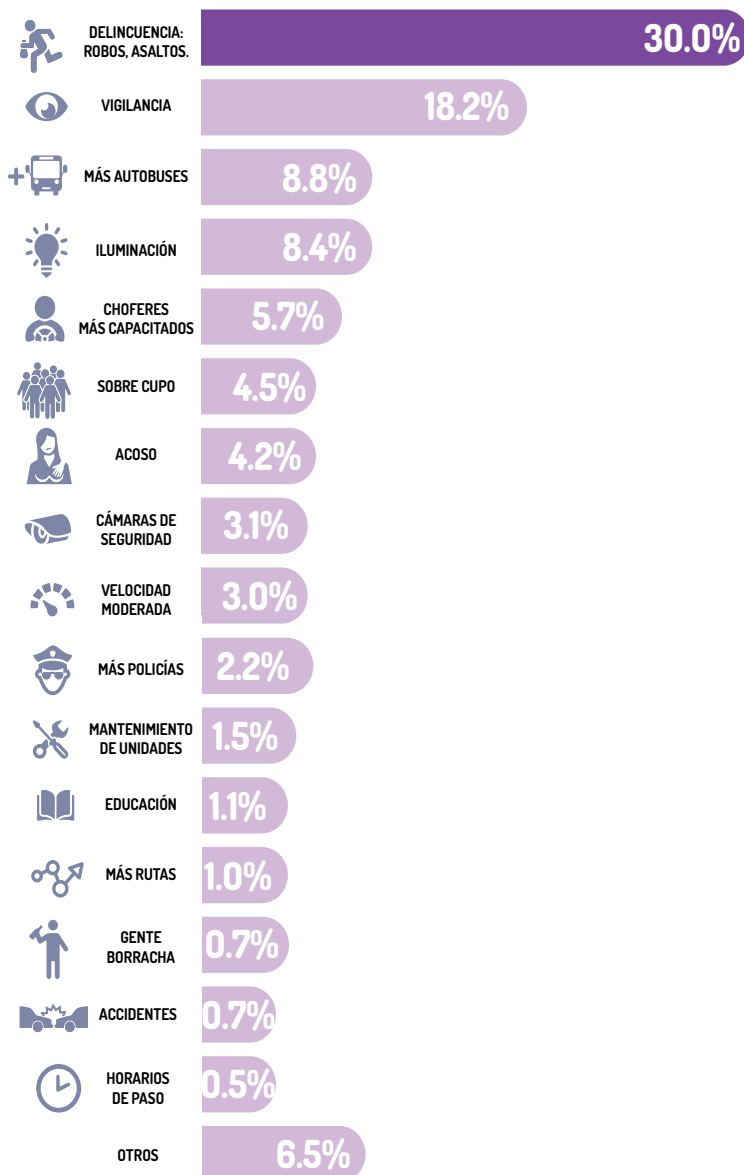
Entre las acciones del listado, resalta que la presencia de más personas se encuentre en el último lugar, cuando en últimos tiempos se ha demostrado que la presencia de personas y la apropiación de los espacios generan menores riesgos de inseguridad y mayor dinámica urbana que podría contribuir a la reducción de situaciones delictivas, pese a esto en los discursos del grupo de discusión también emergieron opiniones acerca de la indiferencia de las personas ante situaciones de riesgo y de violencia de género contra las mujeres.

De cara al gráfico anterior se muestra que el principal problema de seguridad en el transporte seleccionado por las mujeres es la delincuencia a través de robos y asaltos con un 30%, seguido de la falta de vigilancia con un 18,2%. El acoso sexual aparece en el séptimo lugar de importancia para las mujeres, por lo que se refuerza la idea de que existe una normalización generalizada de la violencia hacia las mujeres.



Hablar de mujeres es hablar de diversidad de experiencias. Un aspecto relevante en la elaboración de diagnósticos y estudios con perspectiva de género es considerar la diversidad de mujeres que utilizan el espacio público de distintas formas (Jirón y Zunino, 2017; Montoya, 2019; WRI-Despacio, 2020). Los resultados que emergen de este estudio muestran una diversidad de perfiles y necesidades que son importantes de retomar como parte de la reflexión de los datos.

GRÁFICO 32. PROBLEMAS MENCIONADOS PARA RESOLVER EN SEGURIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DE USUARIAS.



Fuente: elaboración propia.

## 5. Hallazgos cualitativos del estudio: Observación participante y grupo de discusión.

La información cualitativa en los estudios es determinante para la interpretación y la significación de algunos elementos que las herramientas cuantitativas no alcanzan a recoger dada su naturaleza estandarizada, este capítulo se encuentra dividido en tres grandes apartados, uno que integra los principales hallazgos de la observación participante en paradas, el segundo incorpora lo encontrado a partir de la observación en rutas de transporte público, y finalmente se halla el grupo de discusión con el equipo de encuestadores y encuestadores con las principales impresiones surgidas del trabajo de campo desarrollado a lo largo de todo el estudio.

### 5.1 OBSERVACIÓN PARTICIPANTE.

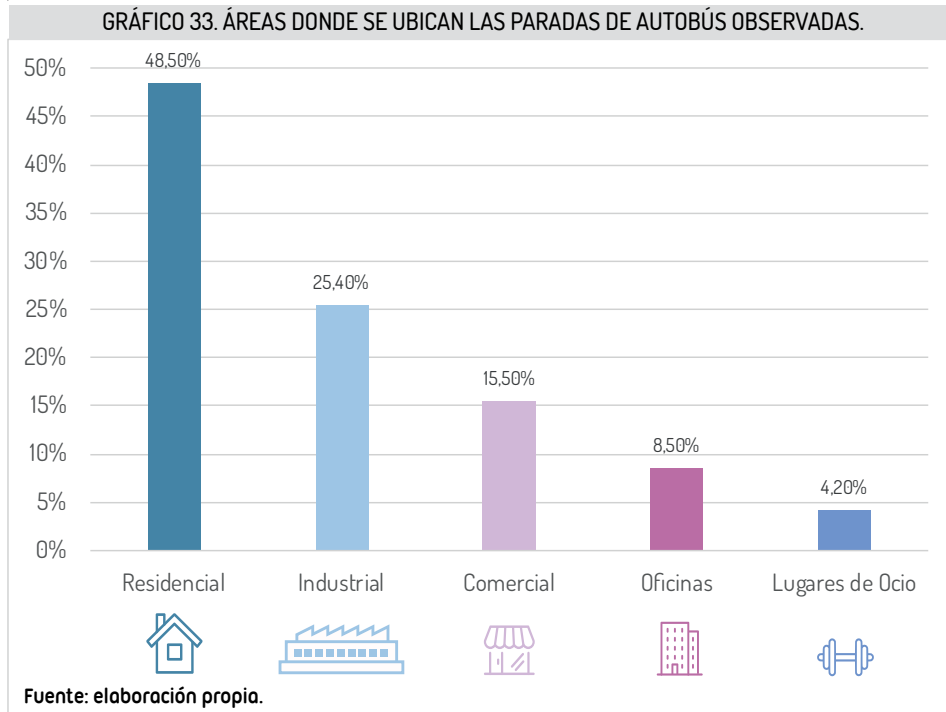
Dado que el objetivo del estudio es conocer las necesidades de las mujeres en materia de movilidad y uso del transporte público, se utilizó un instrumento cualitativo para profundizar en el conocimiento de la percepción de las mujeres respecto al transporte y su seguridad. Esta técnica consistió en un ejercicio de observación participante que el equipo encargado de realizar la encuesta realizó en las rutas de transporte público y paraderos del transporte con previa capacitación por parte del Instituto Jalisciense de las Mujeres en conjunto con la Secretaría de Movilidad.

El instrumento tomó en consideración las recomendaciones de varios estudios revisados en el Capítulo I, sobre la evaluación de elementos de la infraestructura urbana y del transporte público que son importantes para la percepción de seguridad de las mujeres, por lo que la información derivada de la observación resulta relevante para ampliar el panorama sobre las necesidades generales del entorno (Michaud, 2000; Kolektiboa, 2010).

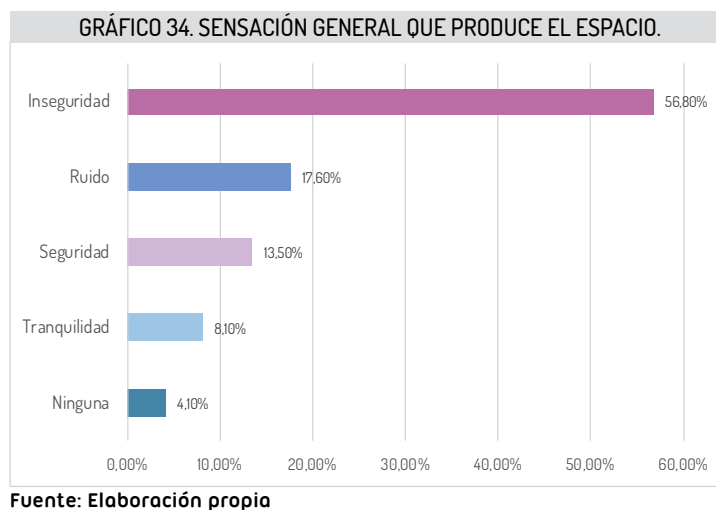
#### 5.1.1 OBSERVACIÓN EN PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

La observación participante en las paradas de autobuses de transporte público se basó en las categorías expuestas en el capítulo metodológico, con la finalidad de detectar aspectos infraestructurales y dinámicas del espacio que favorezcan la inseguridad en la movilidad de las mujeres en el corredor clave. Posteriormente se realiza un análisis de la observación señalando los paraderos con mayores problemas para el libre tránsito y una espera tranquila.

Sobre la seguridad del espacio en la mayoría de los paraderos se identificó una sensación de inseguridad, no así en los siguientes paraderos donde se percibió una mayor sensación de seguridad y tranquilidad: Av. Aviación y 5 de Mayo (Zapopan), Av. Vallarta y Rafael Sanzio (Zapopan), Lateral de la Calz. Lazaro Cárdenas y Av. López Mateos (Guadalajara), Crr. A El Salto – El verde y Bronce (El Salto), (Mi Bici) Calz. Del Federalismo y Pedro Moreno (Guadalajara), (Mi Bici) Av. Juárez y Pvo (Guadalajara), (Mi Bici) Av. Juárez y Calz. Independencia (Guadalajara).



Ante estos resultados, cabe resaltar el menor porcentaje que muestra que las zonas en donde se registró menor número de paradas corresponden a las áreas de ocio. Esto reafirma los análisis revisados anteriormente, donde los orígenes y destinos en transporte público mayormente están condicionados por las actividades productivas y comerciales.



## Observaciones Generales de los Paraderos.

### • Av. Aviación y 5 de Mayo, Zapopan.

Esta parada de camión se encuentra en un área mayormente industrial. Los espacios peatonales son empleados mayoritariamente por hombres y mujeres que entran y salen de las fábricas cercanas, se observa mayor número de mujeres que hombres. Las paradas de ambos sentidos carecen de iluminación e infraestructura de parabús que permitan protegerse de los efectos climáticos, ni señalización de la parada. Este equipamiento se encuentra a cargo de la autoridad municipal y la lámpara más cercana se encuentra a aproximadamente 300 metros, esta deficiencia del servicio de alumbrado público es cubierta por sitios comerciales (tiendas de cadena Oxxo). El polvo y la basura son elementos presentes en estas paradas, en específico el polvo debido a que no permite observar las rutas que están por llegar.

Las agresiones visibles en estas paradas son los silbidos y los piropos, principalmente de los conductores de los vehículos que están en circulación, hacia las mujeres que se encuentran en espera de los camiones. Es decir, desde antes de abordar las unidades, las usuarias experimentan agresiones asociadas a las condiciones de los espacios y del equipamiento urbano y a la cultura de la naturalización del piropo por parte de los agresores. Otro aspecto importante es que existen obstáculos que impiden el libre paso por las aceras, como socavones y registros de electricidad que a simple vista son inseguros para el paso. Además, los pasos de cebra y la semaforización peatonal son inexistentes, de forma que los peatones deben permanecer alerta para cruzar la avenida, ya que hay tránsito de ambos lados y no hay un tiempo destinado para el cruce del peatón.

### • Av. Vallarta y Av. Aviación Zapopan.

En esta parada existe discontinuidad en las banquetas, hay obstáculos como vegetación, existe infraestructura de paraderos a la mitad de la cuadra, pero se observa que la infraestructura no garantiza una espera cordial de las usuarias, ya que existe polvo en cantidades que afectan la visibilidad y la respiración además de basura alrededor de los paraderos.

El área está deshabitada y carece de apropiación por lo que en caso de agresiones, las mujeres no tienen opciones para resguardarse o pedir ayuda. Del lado contrario, pese a que la banqueta tiene continuidad infraestructural y el parabús se encuentra en condiciones adecuadas, hay una barda junto al paradero de un perímetro de aproximadamente 200 metros que también supone un riesgo para las personas que esperan el autobús ya que no permite refugiarse en caso de agresiones. Durante la observación se pudo constatar que el abordaje de las rutas en estas paradas es peligroso debido a que hacen alto en medio de la avenida y las personas tienen que acercarse para abordar. El cruce peatonal de un paradero a otro es casi imposible, pues no existen semáforos que permitan cruzar a los peatones, hay vehículos en ambos sentidos y no hay pasos de cebra.

- **Av. Vallarta y Rafael Sanzio, Zapopan.**

Este paradero se encuentra en una zona comercial (Plaza Galerías). Esta ubicación permite que durante las horas laborales exista apropiación de los espacios públicos, las banquetas y los paraderos por parte de las personas, pero a su vez en horas no laborales la zona se encuentra deshabitada y el tránsito por esta zona se torna mayormente inseguro.

En cuanto a la iluminación existen anuncios en los paraderos que ofrecen luz a la zona y permiten visibilidad. Con relación a las banquetas pese a que hay continuidad, algunos tramos se encuentran intransitables por grietas y quebramientos ocasionados por las raíces de árboles. Además, el mismo paradero ubicado a la mitad de la acera impide la continuidad de la misma. Otro aspecto importante es que el cruce de la avenida es impedido por el paso a desnivel, de forma que es necesario caminar hasta la siguiente esquina (150 m), para cruzar la calle y buscar el paradero del sentido contrario. Durante el día existen usuarias de diferentes grupos de edades, desde adolescentes hasta mujeres adultas y se registra interacción a través de charlas mientras esperan el camión correspondiente.

- **Carretera El Salto y 24 de Febrero, El Salto.**

No existe iluminación suficiente por parte del alumbrado público, la lámpara funcional más cercana se encuentra a aproximadamente 1 km, el alumbrado existente lo ofrecen algunos negocios cercanos, sin embargo a la hora del cierre esta parada está totalmente oscura, no existe señalización de la parada, además de que no existen banquetas. La apropiación de los espacios a la redonda es poca ya que no son visibles las personas caminando o usando el espacio público y circula mayormente el transporte de carga que impide la visibilidad, situación que propicia que las usuarias tengan que cargarse hacia el arroyo vehicular para observar si se aproxima la ruta que están esperando. El espacio presenta fisuras que contienen polvo y agua que impiden la continuidad peatonal. Esta parada se encuentra entre terrenos baldíos.

- **Calzada González Gallo y Calle Parras, Guadalajara.**

Las condiciones de la iluminación son satisfactorias. Existe alumbrado público que distribuye la iluminación en el paradero. Las banquetas presentan serios desgastes pues se encuentran agrietadas, llegando a ser un obstáculo para el tránsito peatonal continuo. No existe una señalización clara, pues no hay letreros o marcas que indiquen que ahí se encuentra la parada. No existe señal de parada. La traza octogonal de los cruceros ayuda a que los peatones tengan mayor seguridad al cruzar la avenida. El área es mayormente industrial y algunos terrenos baldíos son usados como estacionamientos. Estas características favorecen la inseguridad al transitar por estos espacios y a su vez facilitan las agresiones a usuarias de transporte privado, debido a las condiciones urbanas negativas.

- **Carretera Chapala- El Salto y Bronce (IBM ), El Salto.**

Se observa que no existe infraestructura de paraderos para la espera de las usuarias, un tejado de un negocio de trabajos mecánicos para vehículos funge como el paradero. La parada se ubica entre dos postes de luz, que por la posición no existe la iluminación adecuada por el halo de luz que genera la ubicación de las lámparas.

No existen banquetas, esto impide a las usuarias circular de forma segura, aunado a ello hay polvo y basura que complica aún más la espera y la circulación, no existe señalización horizontal ni vertical para las paradas ni el cruce peatonal, el uso de suelo es predominantemente industrial y de servicios, generando que en ciertas horas de la mañana y de la noche se convierte en un lugar solo y sin circulación de personas.

- **Av. Federalismo y Vallarta, Guadalajara.**

Esta parada se ubica en la zona central del AMG, sobre el Parque Revolución. Existe apropiación del espacio, hay personas de todas las edades, principalmente jóvenes haciendo uso del parque para actividades de recreación. Hay infraestructura de paradero, con un techo que ayuda a protegerse de la lluvia y/o el sol. En el paradero se observa organización para abordar el transporte público a través de una fila que organiza el orden en que las usuarias van llegando.

Asimismo, las banquetas se encuentran en buen estado, amplias, sin grietas o quebramientos y permiten la circulación adecuada de los peatones. Existe iluminación adecuada gracias al alumbrado público de la zona y del parque. Se observa que debido a la interacción de personas y a la circulación peatonal continua, es posible que si las usuarias sufren agresiones puedan ser auxiliadas por las personas que se encuentran en las inmediaciones tanto del paradero como del parque.

Aunque también es posible percibir por el olor que hay personas consumiendo drogas y personas en situación de calle durmiendo en los alrededores del parque que primera a vista es posible que generen incertidumbre o miedo para las usuarias que atraviesan esta zona. Otro aspecto importante es que pese a que es una de las zonas más concurridas, llegada cierta hora también se encuentra desolada, permaneciendo únicamente las personas en situación de calle.

- **Juan de la Barrera y Periférico Sur, Tlaquepaque**

Intenso flujo vehicular y mayormente actividad comercial en ambas aceras sobre todo de comercio informal que abarca más de la mitad de las aceras e impide la circulación peatonal libre. No existe señalización vertical ni horizontal para la parada ni existen paraderos. Las personas hacen la señal de parada en la esquina, mientras que en la vialidad se encuentran grietas que acumulan agua y las usuarias del transporte público constantemente son mojadas por los vehículos que pasan a velocidades altas. Además de que no existe infraestructura, la ausencia de arbolado impide protegerse del sol.

El uso de suelo es mayormente habitacional y comercial, aunque existe viviendas y predios deshabitados y abandonados por las condiciones en las que se encuentran. No es posible ver personas haciendo uso de las vías peatonales para actividades de recreación y/u ocio, son usadas mayormente por las obreras y obreros de la zona. Las vías y los callejones son de reciente construcción, aun así se presentan deterioros importantes, como grietas y quebramientos de la construcción. Es un punto importante de transbordos para las mujeres que viven al Sur del AMG debido a que el periférico es una intersección para abordar rutas a diferentes destinos.

- **Estaciones de MiBici, Guadalajara.**

Las estaciones de MiBici observadas se encuentran en las inmediaciones del parque Revolución, pese a que el uso de este tipo de transporte comporta condiciones distintas a los autobuses, las condiciones del espacio y el equipamiento urbano son similares que en el paradero de Federalismo y Vallarta.

Además cada estación provee información suficiente para el uso adecuado de la bicicleta; dos de las tres estaciones observadas no presentan la suficiente iluminación debido a que los árboles cercanos cubren la luz de las lámparas. Por la naturaleza del mecanismo de este sistema de bicicletas, es importante mencionar que las usuarias pueden dejar o tomar una bicicleta en no más de dos minutos, condición que beneficia su rápido desplazamiento, no obstante, a los alrededores el uso de suelo es mayormente comercial, por lo que a horas específicas la zona ya no es transitada y genera un nodo de inseguridad importante.

- **Jesús Luciano y Carretera a Zapotlanejo Libre.**

Esta parada se ubica sobre la carretera libre a la ciudad de Zapotlanejo, es una vía pensada específicamente para la circulación de vehículos privados y de carga, pues no hay condiciones para la circulación y espera del peatón, no existen banquetas, los espacios de espera son creados por los mismo usuarios, ya sea bajo un árbol, y las usuarias han ido configurando sus espacios como paraderos, con rocas grandes usados como asientos. Además para cruzar de un sentido a otro existe una valla de contención que divide ambos sentidos y que también los peatones han tenido que modificar para que sea posible cruzar de un sentido a otro.

Por el día no existen condiciones para la seguridad, y por la madrugada o la noche las condiciones se tornan más acuciantes, pues no existe iluminación, únicamente son las luces de los automóviles y transporte de carga que van pasando los que alumbran las paradas, mismos que continuamente hacen sonar el claxon o gritan palabras inaudibles a las mujeres que se encuentran cerca de la carretera. Este espacio no presenta vida peatonal y social después de que se oculta el sol, únicamente hay movimientos de personas en horas laborales. No hay espacios de esparcimiento y ocio cercanos.

- **Lázaro Cárdenas y Colón, Guadalajara.**

Estas paradas se ubican en una zona comercial, sin embargo por la mañana y por la noche existe iluminación adecuada por parte del alumbrado público y además con la iluminación de los vehículos en circulación se torna una zona de circulación iluminada. No obstante aunque existe continuidad en las banquetas, en algunos puntos se encuentran postes de luz, y vegetación (hierba) que sobre sale de las banquetas y dificulta el paso peatonal.

En esta parada no existe infraestructura de paradero, pero son más perceptibles los tiempos y espacios para los cruces peatonales. Hay circulación de hombres y mujeres en la zona, no obstante en las horas de cierre de los negocios las calles se perciben mayormente solas.

- **Lázaro Cárdenas y López Mateos, Guadalajara.**

Esta zona tiene un uso de suelo comercial y de servicios, y comporta una infraestructura peatonal adecuada toda vez que se encuentran indicados los pasos de cebra y las banquetas presentan continuidad a excepción de ciertas grietas, además la infraestructura del paradero corta la continuidad de las banquetas, ya que se ubica a la mitad de la acera. La iluminación permite circular con mayor confianza, pues el alumbrado público se encuentra en buen estado, además los comercios de la zona proveen iluminación adicional.

Esta zona presenta mayores condiciones favorecedoras, no obstante el uso de suelo homogéneo sigue impidiendo los usos de suelo mixtos que propician la vida urbana y la apropiación de los espacios por horarios más prolongados.

- **Lázaro Cárdenas y San Ignacio, Guadalajara.**

Estas paradas se encuentran en una zona residencial, cuenta con equipamiento y servicios urbanos; a 100 m se encuentran una estación de MiBici y un parque en condiciones adecuadas para uso, libre de basura y con mantenimiento de las áreas verdes. Hay señalización peatonal, con pasos de cebra, y aunque la mayoría de ellos se encuentran despintados es posible verlos.

Hay preferencia para las usuarias de bicicleta, las banquetas presentan continuidad, existe infraestructura de paradero, aunque algunos de los anuncios luminosos en los paraderos están rotos y hay cristales tirados a lo largo de la banqueta, además la iluminación por parte del alumbrado público es deficiente. Es una zona con motorización alta, pues el flujo de peatones es casi imperceptible y las usuarias de transporte público son menos con relación a otras paradas observadas.

- **Niños Héroes y Patria, Tonalá.**

Esta zona es de uso de suelo mixto que va desde el uso residencial, hasta el comercial y de servicios incluyendo el comercio informal en las aceras sobre la avenida Patria. No existe infraestructura de paraderos, ni señalización vertical y horizontal de las paradas, en cuanto a la limpieza, no presenta condiciones favorables, pues existe basura apilada en bolsas negras en las inmediaciones de las paradas y polvo generado por el paso de los vehículos.

La continuidad de las banquetas es obstruida casi totalmente por raíces de árboles y postes de luz rodeados de hierba, así como basura acumulada, y vehículos estacionados sobre las aceras. Para protegerse del sol y/o lluvia las usuarias usan toldos puestos por el comercio informal, además la iluminación es carente y se solventa únicamente con las luces de los vehículos que transitan la zona. Se observa una feminización del uso del transporte público, en esta parada en particular hay un importante uso de los camiones por parte de las mujeres sobre los hombres.



- **San Francisco de la Soledad, Puente Grande, Jalisco.**

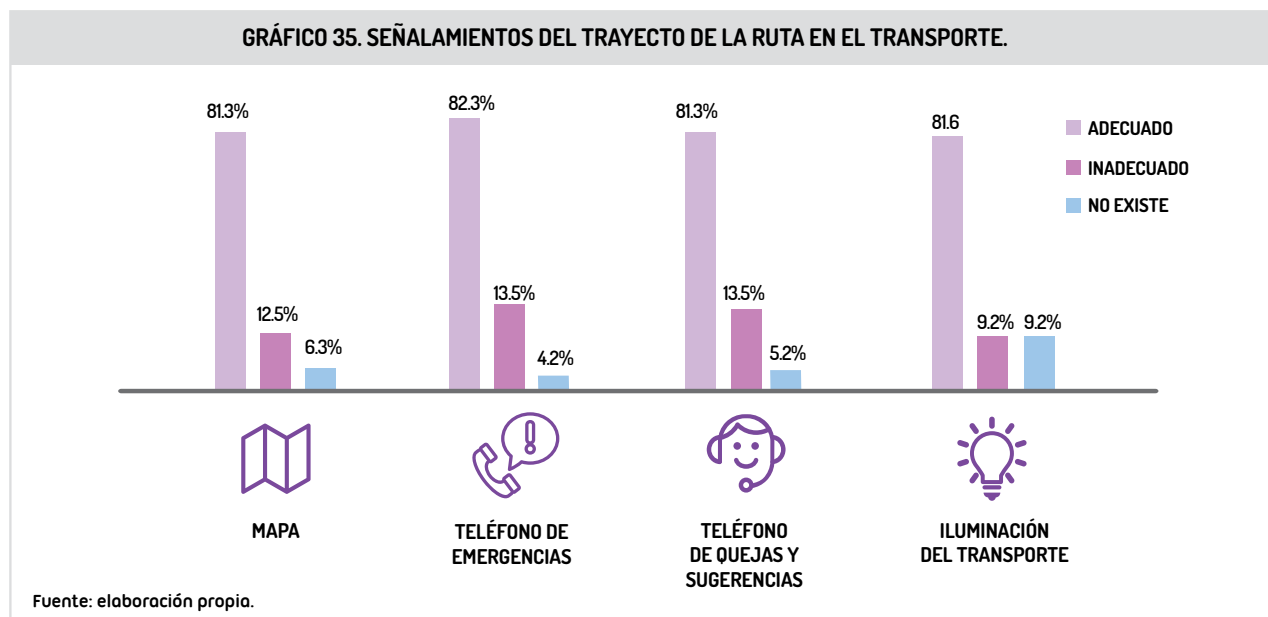
Debido a las condiciones del espacio y al carente equipamiento urbano, esta parada es la que comporta mayores condiciones de riesgo para las mujeres, no existe una parada señalada, tampoco un paradero, las personas tienen que ubicarse sobre la carretera para que los camiones realicen la parada, hay personas en situación de calle y la vegetación tiene una altura importante que impide la visibilidad de las personas que esperan, tanto de la presencia de otras personas como de la aproximación de los autobuses. Las condiciones para el peatón son inexistentes, no hay manera de cruzar al otro sentido y no hay banquetas construidas o señaladas, los peatones tienen que circular sobre la carretera.

**TABLA 26. EVALUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LAS PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

RUBRO EVALUADO	EN LOS PARADEROS:
<b>FACILIDAD DE UBICACIÓN (SEÑALIZACIÓN, RUTAS, CALLES EN LAS QUE SE UBICA)</b>	La señalización es buena en general en los paraderos observados (64.9%).
<b>FLUJO DE PERSONAS</b>	Se registró una presencia constante de menores de edad, padres y madres de familia, adultos mayores y personas trabajadoras.
<b>FACILIDAD DE VISIÓN</b>	La presencia de vegetación dificulta la visión en el 43.1% de los paraderos. Por su parte, la iluminación no existe o es deficiente en el 48.6%.
<b>CONDICIONES GENERALES</b>	En el 76.5% de paraderos no hay caseta y en el 53.1% no hay banqueta o se encuentra en muy mal estado. Así mismo, en el 37.5% existen obstáculos físicos que impiden el acceso al paradero.
<b>TIPO DE ÁREA DONDE SE UBICA</b>	La mayoría se ubica en áreas residenciales, seguido de zonas industriales, comerciales, de oficinas y lugares de ocio.
<b>INCIDENTES REGISTRADOS</b>	En la observación se registraron incidentes como robo, malas condiciones de los paraderos o lugares donde no existen, personas intoxicadas y la presencia de vendedores y limpia-parabrisas con actitudes hostiles.

Fuente: elaboración propia.

## 5.1.2 OBSERVACIÓN EN RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.



Otros aspectos observados a bordo de las rutas de transporte son: la limpieza, las rampas de accesibilidad en el transporte público y el hacinamiento. Sobre la limpieza, el 46,9% de las usuarias dijeron que las rutas presentan una limpieza adecuada, posteriormente el 30,6% dijo que existe una limpieza inadecuada y finalmente el 22,4% dijeron que se encuentran en estado irregular. De las rampas de accesibilidad el mayor porcentaje, que corresponde al 70,4% de las usuarias dijo que las unidades de autobuses no cuentan con una rampa, seguido del 20,4% que dijo que las rampas son adecuadas para la accesibilidad de personas con discapacidades y que usan sillas de ruedas y finalmente sobre el hacinamiento los resultados confirman que en las rutas existe esta característica. Es decir, las precarias condiciones de la mayoría de los paraderos de este corredor son la antesala para otra serie de condiciones desfavorables a bordo de los autobuses, lo anterior aunado a las agresiones constantes, se traduce en viajes cargados de elementos que dificultan los trayectos seguros y cómodos para las mujeres.

A partir de los elementos considerados para la evaluación de infraestructura urbana y del transporte, que se llevó a cabo con la observación participante, se señalan los siguientes hallazgos:

1. Existe un deficiente equipamiento urbano en paraderos y en las unidades del transporte público (camiones), lo cual genera miedo e inseguridad entre las mujeres.
2. Los paraderos deben ubicarse en lugares iluminados, sin vegetación que impida la visión, y con condiciones físicas adecuadas (banquetas, caseta) que no pongan en riesgo la integridad de las mujeres. Especial mención tienen los paraderos ubicados en el Salto y en los recorridos a lo largo de la vía carretera

hacia ese municipio, ya que presentan las peores condiciones de infraestructura y se percibieron como muy inseguros. Por otro lado, los paraderos del sistema MiBici son los mejores evaluados en cuanto a infraestructura.

3. Las unidades del transporte no cuentan con las condiciones y el equipamiento para una emergencia o situación de riesgo. Además otros elementos como la falta de iluminación y limpieza provocan mayor percepción de inseguridad. Las observaciones realizadas en el sistema SITREN son mencionadas con mejor equipamiento y condiciones en contraste con los camiones.

**TABLA 27. EVALUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y CONDICIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.**

RUBRO EVALUADO	EN EL TRANSPORTE PÚBLICO
<b>FACILIDAD DE UBICACIÓN (SEÑALIZACIÓN, MAPAS)</b>	En general, las unidades del transporte público cuentan con señalización adecuada.
<b>FACILIDAD PARA PEDIR AUXILIO (TELÉFONOS DE EMERGENCIA)</b>	Existen en una gran mayoría de unidades números de emergencia, quejas y sugerencias, sin embargo, estos números no prestan la atención adecuada (no responden, está discontinuado, conecta a un conmutador, etc.)
<b>FACILIDAD DE VISIÓN HACIA AFUERA Y DENTRO DEL TRANSPORTE</b>	Se estimó que la iluminación y visibilidad de las unidades es buena (81.6%) pero casi un 20% de unidades no tienen iluminación o es insuficiente.
<b>LIMPIEZA</b>	Más de la mitad de las unidades observadas (53%) estaban sucias.
<b>ACCESIBILIDAD</b>	El 70% de las unidades no contaban con rampa.
<b>HACINAMIENTO</b>	En el 63.3% de las unidades se registró hacinamiento.
<b>INCIDENTES REGISTRADOS</b>	El incidente con mayor número de menciones fue que la unidad iba a exceso de velocidad, seguido de no respeto a los paraderos, conductores del transporte que no respetan las reglas de conducción, pasajeros que parecían intoxicados y música alta en la unidad.

Fuente: elaboración propia.

## 5.2 GRUPO DE DISCUSIÓN.

El espacio generó un intercambio de ideas que se recopiló y analizó teniendo como guía los propios resultados de las encuestas a usuarias de transporte público y privado. Este ejercicio aportó reflexiones importantes en cuanto a las nociones socialmente compartidas y construidas sobre las mujeres, el espacio público y la seguridad. De forma sintética se presenta el análisis sobre las experiencias, opiniones y percepciones de las y los participantes derivadas del grupo de discusión.

- Fue complejo el reactivo sobre la comunidad LGBTTTIQ, ya que se percibía que la pregunta invadía la privacidad de las mujeres.

- Normalización generalizada de la violencia hacia las mujeres en el transporte público. Se asume que no se puede evitar el hacinamiento de las unidades y por tanto, las agresiones físicas. También hay una percepción de que no existe la solidaridad entre las personas en general pero de manera específica entre las mujeres. Es decir, se percibe que no hay apoyo entre ellas ante una situación de riesgo o peligro. Por otro lado, se reflexionó que en muchos casos las mujeres no cuentan con información necesaria para reaccionar ante un delito o agresión. Un aspecto más que es relevante como parte de la normalización de la violencia, es que una gran parte de las usuarias declaró no haber cambiado rutinas o arreglo personal, sin embargo, en el transcurso de la encuesta se confirmaba que sí había cambios para sentirse más seguras. Estas estrategias confirman lo descrito en la literatura para los casos de Bogotá y La Paz (Kash, 2019).
- Persiste una división simbólica y práctica de los espacios que se consideran seguros en el AMG. Esta división que anteriormente se daba con la Calzada Independencia, ahora comienza en el “parque rojo” que se encuentra en la confluencia de dos avenidas importantes del centro de Guadalajara. A partir de este punto hacia el centro de Guadalajara la percepción de seguridad es menor. En este sentido, hay un imaginario colectivo que refuerza la idea que la población que habita después del parque rojo, hacia el poniente de la ciudad, tiene más cultura, valores y por tanto son más respetables.
- Existe una criminalización de ciertos perfiles etno-sociales a los que se les asocia con la delincuencia: hombres jóvenes de colonias populares o en la periferia de la AMG, y en ciertos casos con una vestimenta o aspecto físico específico (gorras, sudaderas, ropa holgada). Se comparte la idea que la zona poniente de la AMG es más segura, hay menos delitos y que los hombres tienen más cultura (mejor nivel socioeconómico) por lo que existen menos agresores.
- De forma recurrente se mencionó que la reacción y preparación de las y los conductores del transporte público puede ser la diferencia en una situación de riesgo o comisión de delitos, sin embargo, en ocasiones son los primeros agresores con los que las mujeres se encuentran. Siguiendo con este aspecto, se constata que la confianza y percepción de seguridad hacia conductoras y agentes viales mujeres es mayor.
- Las situaciones de riesgo aumentan en espacios y colonias despobladas, donde la falta de infraestructura y obra pública de calles y caminos, favorece la incidencia de delitos en el transporte y espacio público. Para las mujeres es mayor la exposición a la violencia en colonias que están casi vacías o visiblemente destruidas por falta de servicios públicos.
- Persiste un acoso constante hacia las mujeres de parte de trabajadores ambulantes o trabajadores que se ubican en los cruceros. Esta situación la experimentan tanto usuarias del transporte público como del privado.
- Las agresiones y delitos pueden focalizarse en dos grupos etarios: adolescentes y mujeres adultas

mayores. Las adolescentes con más riesgo de agresiones físicas (tocamientos, arrimones) y las adultas mayores con mayor prevalencia de delitos como robos.

- Las mujeres (y hombres) no perciben que tengan el derecho a vivir la ciudad, ni siquiera a una vida libre de violencia, ya que es generalizada la normalización de agresiones en el espacio público. Se asume la idea de que viajar en transporte público implica “soportar” estos inconvenientes y que para evitarse las agresiones habría que utilizar el transporte privado o tener un automóvil, es generalizada la noción de que el automóvil es un privilegio.

- La corrupción y la impunidad, son factores que inhiben la cultura de la denuncia entre las mujeres y la población en general. Existe una gran desconfianza hacia las autoridades e instituciones de justicia, esta situación afecta de manera importante a las mujeres, ya que el bajo número de denuncias sobre violencia en el transporte público también se debe a estas cuestiones. Este ambiente de impunidad conlleva a normalizar e invisibilizar la problemática, ante una autoridad omisa, por lo que la violencia sigue creciendo y además se percibe que no hay forma de que esa situación cambie.

Estas reflexiones ofrecen un panorama sobre las ideas, estereotipos e imaginarios hacia las mujeres y en general sobre el espacio público en el AMG y las personas que lo habitan, las cuales son indispensables reflexionar. A partir del conocimiento a profundidad de comportamientos sociales y colectivos, es que se pueden orientar las políticas públicas necesarias para afrontar todos los retos que implica la planificación de las grandes ciudades.

## 6. Hacia una movilidad urbana segura y libre. Presentación de análisis FODA.

El análisis FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) o análisis situacional, supone una herramienta útil en diferentes proyectos, diagnósticos o en el ámbito empresarial. Ramírez (2009) afirma que es una herramienta útil en la evaluación, el diagnóstico y el seguimiento del balance de las condiciones reales de una empresa o un proyecto, en este caso del problema de estudio sobre mujeres y movilidad urbana en el AMG. A partir de las reflexiones finales y los resultados más sobresalientes se generaron criterios de análisis para este ejercicio evaluativo.

Las fortalezas son aquellos elementos que permiten generar ventajas y beneficios en el estado actual y que a su vez suponen un factor importante para el seguimiento del problema en el futuro. Por su lado, las debilidades conforman las deficiencias o carencias que comporta el estudio y que se tienen que tomar en cuenta ya que pueden incidir en el futuro. En este caso las oportunidades son circunstancias externas potencialmente favorables para los objetivos del proyecto y/o el problema de estudio si son aprovechadas de manera adecuada. Finalmente, las amenazas son factores externos pero percibidos de manera negativa que, o circunstancias que dificultan el proyecto, mismas que crean incertidumbre y que difícilmente son manejables.

Por esta razón es indispensable pensar en un análisis FODA para el caso del estudio de mujer y movilidad en el AMG, debido a que permite identificar aspectos a manera de recapitulación y potencializarlos o manejarlos según sea el caso. Como bien lo señala Talancón (2007) para realizar un análisis de esta naturaleza, es importante seleccionar uno o varios criterios con un significado importante para el estudio. A lo largo de este documento hemos señalado que el rubro de la inseguridad ha estado presente tanto en la mayoría de los discursos de las participantes en el estudio, como en las experiencias comentadas por los participantes en el levantamiento de campo. La inseguridad se traduce en diferentes tipos de agresiones a mujeres usuarias del transporte público, infraestructura insuficiente, entre otros, pero también existen otros importantes aspectos rescatables de estas situaciones. A continuación se expone la matriz con las condiciones reales del criterio elegido.

TABLA 28. DEFINICIÓN DE LAS CONDICIONES REALES DEL CRITERIO SELECCIONADO.

**FORTALEZAS**

- Visibilización de la inseguridad y de los derechos humanos de las mujeres (página 28)
- Organización y participación activa de las mujeres en la definición y atención de sus necesidades (página 10)
- Capacitación de funcionarios y funcionarias de distintos niveles de gobierno sobre la perspectiva de género y los derechos humanos de las mujeres (página 13)
- Articulación con organismos y agencias internacionales para la generación de conocimiento y adopción de buenas prácticas (página 17)
- Integración de mujeres conductoras de transporte y agentes viales (página 123)
- Implementación del sistema de transporte integrado que obtiene las mejores evaluaciones en cuanto a seguridad y servicio entre las mujeres (página 32)
- Realización de campañas de concientización sobre el acoso en el transporte público (página 27)

**OPORTUNIDADES**

- Acciones gubernamentales en movilidad urbana con perspectiva de género (página 26)
- Acciones de la sociedad civil organizada (página 25)
- Articulación de sociedad civil, academia y gobierno para la consecución de resultados (página 25)
- Implementación de programas y estrategias probadas en otras urbes (página 17)
- Elaboración de diagnósticos participativos sobre la movilidad y seguridad de las mujeres (página 24-25-26)
- Cooperación interinstitucional para transversalizar la perspectiva de género (24-25)
- Profundizar en el conocimiento de las necesidades de colectivos específicos como la comunidad LGTBTTIQ, mujeres adultas mayores, mujeres embarazadas, mujeres con discapacidad, etcétera (página 48)

**DEBILIDADES**

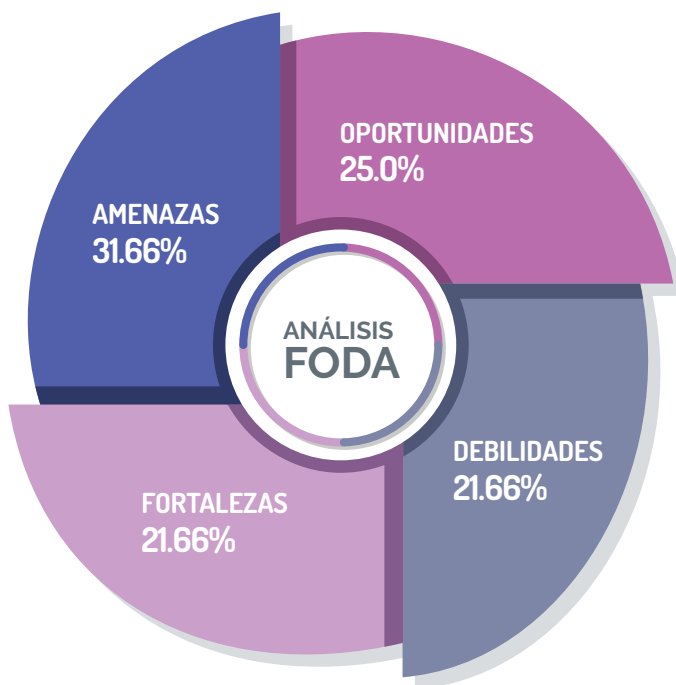
- Bajo índice de denuncias (página 84)
- Cultura machista (página 104)
- Bajo ejercicio de derechos: a la ciudad, a una vida libre de violencia (página 13)
- Inexistencia de un sistema de cuidados como política social (página 75)
- Ausencia de políticas públicas para facilitar la conciliación entre el trabajo productivo, el trabajo reproductivo y las labores de cuidado que desempeñan las mujeres (página 13)
- Criminalización de ciertos grupos sociales segregados espacialmente (página 91)
- Segregación espacial de colonias y fraccionamientos abandonados que favorecen la comisión de delitos (página 118)

**AMENAZAS**

- Falta de Infraestructura (página 100)
- Problema generalizado de violencia (página 117)
- Violencia feminicida en aumento (página 30)
- Corrupción e impunidad que genera desconfianza hacia las autoridades e instituciones que se encargan de impartir justicia (118)
- Responsabilizar a las mujeres de ser víctimas de violencia (página 117)
- Normalización y minimización de conductas violentas o agresivas hacia las mujeres (página 117)
- Incremento de la violencia generalizada (página 118)

Fuente: elaboración propia.

GRÁFICO 36. PORCENTAJE DEL ANÁLISIS FODA.

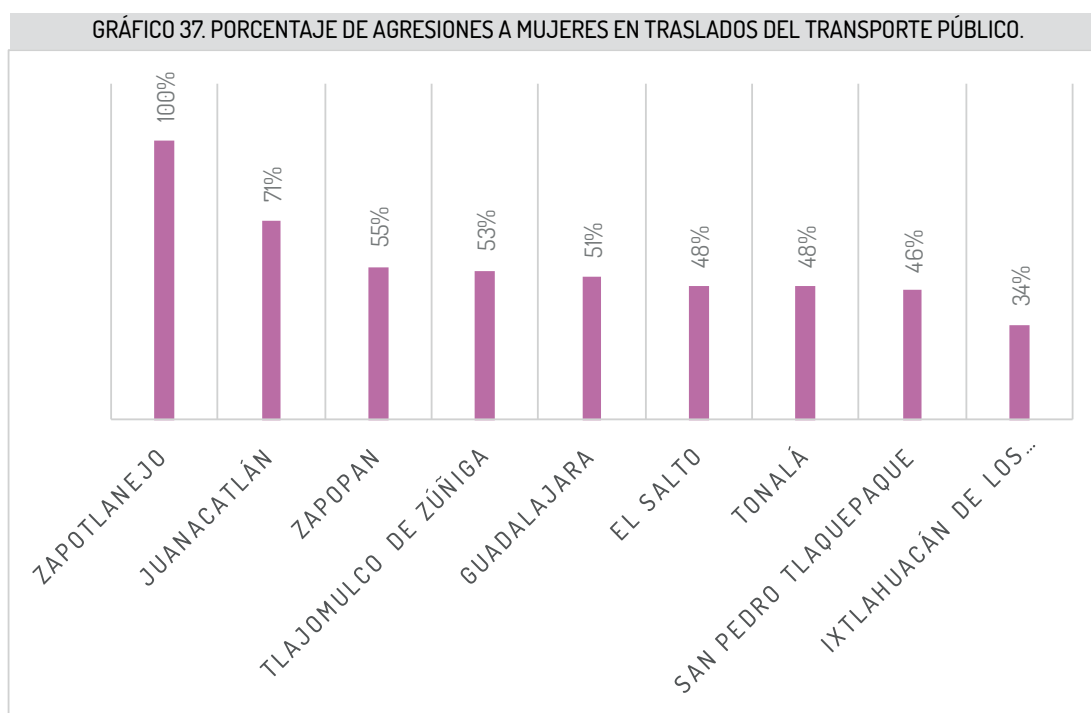


Aun cuando se aprecia un mayor número de amenazas, es preciso reforzar las oportunidades y fortalezas para que los distintos niveles de gobierno puedan desarrollar acciones concretas como la transición a un modelo de transporte eficiente y seguro, pero también de implementación de otras medidas de cambio estructural que sin duda, marcarán la diferencia para la seguridad de las mujeres, como el combate a la corrupción y la impunidad, y el saneamiento de las fuerzas policiales municipales y estatales.

De forma complementaria, se identifican las diferencias por municipio sobre las agresiones en rutas del transporte. Es importante mencionar que los 9 municipios que componen el AMG poseen distintas condiciones de infraestructura urbana, accesibilidad al transporte público y servicios públicos en general, por ello, resulta relevante indicar estas diferencias. Si bien, es necesaria una coordinación metropolitana para hacer más efectivas y amplias las coberturas para el mejoramiento de las condiciones de seguridad de mujeres en el transporte, las autoridades municipales deben atender de manera primordial en el marco de sus atribuciones, los cambios necesarios para la construcción de ciudades amigables, vivibles y seguras.

Para comenzar se presenta la distribución de agresiones por municipio de origen es decir, se toma como referencia el municipio donde las mujeres inician su traslado. Todas las mujeres encuestadas que inician sus viajes en Zapotlanejo refirieron una situación de violencia en el último año. Después se encuentra Juanacatlán, Zapopan, Tlajomulco y Guadalajara con más de la mitad de mujeres agredidas en los viajes con origen en esos municipios.





Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la información recaba, mujeres que son estudiantes, amas de casa y trabajadoras en general, son los grupos con mayor número de agresiones. Destaca que todas las mujeres amas de casa, trabajadoras independientes y empleadas privadas que inician sus traslados en el municipio de Juanacatlán han sufrido violencia, así como todas las amas de casa que inician sus viajes en Zapotlanejo.

Estos datos refuerzan la observación hecha en otras partes del documento sobre la urgencia de atender el servicio que presta el transporte público y las condiciones de infraestructura en el corredor que va hacia los municipios del oriente: Juanacatlán, Zapotlanejo, El Salto e Ixtlahuacán de los Membrillos. Por otro lado, en prácticamente todos los municipios centrales del AMG, existen áreas de oportunidad sobre estos rubros. Cada municipio posee oportunidades y fortalezas diferenciadas y en esa medida, los gobiernos deben atender a las especificidades de sus territorios y población como una tarea apremiante.

## 7. Propuestas Finales

El contexto del estado de Jalisco y del AMG, presenta una serie de problemáticas y complejidades que se comparten con las principales ciudades de México: una creciente población que requiere servicios públicos eficientes y sustentables, donde se garanticen los derechos a la ciudad, la seguridad, la vida libre de violencia y la igualdad. En particular, el escenario para las mujeres no ha sido nada favorable en la entidad tal como se mostró en el diagnóstico sobre las distintas violencias que se ejercen de manera cotidiana hacia ellas en el espacio público, por lo que es imprescindible que los gobiernos metropolitanos y estatal sumen esfuerzos para coordinar y desarrollar planes que atiendan las variadas problemáticas identificadas.

El presente estudio se enfocó en recabar información sobre los patrones de movilidad, exclusivamente de mujeres usuarias del transporte público y conductoras de transporte privado, lo cual añade un valor a los datos, por la especificidad que adquiere la información. Este estudio, por un lado, retoma la visibilización de la diversidad de mujeres que transitan y habitan el AMG que implica pensar en acciones y políticas públicas que consideren a todos los perfiles de mujeres, y por otro, se realizaron ejercicios que complementaron y ampliaron el análisis sobre las condiciones físicas que no favorecen la movilidad y seguridad de las mujeres pero también sobre algunas ideas estereotipadas que refuerzan la desigualdad hacia las mujeres.

El contexto y problemáticas detectadas en este estudio coinciden con otra información y diagnósticos realizados en grandes ciudades donde se buscan alternativas de solución para avanzar en la construcción de espacios públicos seguros y libres de violencia para las mujeres y niñas. No obstante, también se identifica que aún existen diversas resistencias culturales y sociales para conseguir que el derecho a vivir la ciudad sea amigable para todas y todos.

El hecho de que las mujeres y niñas sigan padeciendo de violencia en los espacios públicos y comunitarios, lanza un mensaje muy directo a la sociedad en su conjunto: “no pertenecen a la vida pública, su lugar es el espacio privado”. En muchos espacios de la vida pública las mujeres son acosadas, perseguidas y castigadas por “atreverse” a salir del lugar que social e históricamente se les ha asignado, que es el ámbito privado. Es por ello, que los esfuerzos por cambiar esta idea que prevalece en los discursos y prácticas de mujeres y hombres, son siempre útiles y necesarios.

No se trata solo de reducir las estadísticas de acoso y violencia en el transporte y espacios públicos, sino de generar un cambio social y cultural que coloque y reconozca a las mujeres como sujetas de derecho en plena igualdad:

Estas violencias hacia las mujeres, que tienen lugar tanto en el ámbito privado como en el público, son restricciones a sus derechos y limitan las ciudadanías a la vez que se expresan como un “continuum” sobre el cuerpo de las mujeres, en un reiterado y renovado ejercicio de poder sobre sus cuerpos (Falú, 2011:127).

Es crucial señalar que el transporte público es un medio de traslado predominante para las mujeres y que los patrones de movilidad mezclan labores productivas y reproductivas, por lo que el uso del transporte se convierte en la opción más asequible para las mujeres. Dado que las mujeres representan más de la mitad de las usuarias del transporte público en todas sus modalidades, es imprescindible generar condiciones de seguridad y respeto hacia ellas, y condiciones de calidad que respondan a los viajes ligados a tareas del hogar que realizan.

Es también persistente la normalización y minimización de la violencia hacia las mujeres por parte de autoridades y sociedad en general. Por ejemplo, se reduce a un plano personal la problemática de los ataques o agresiones que reciben las mujeres, como si se tratara de un asunto individual, de “poca” preparación emocional o carácter por parte de las mujeres para enfrentar situaciones de violencia.

Si bien hay avances en el proceso de visibilización e identificación de la violencia en el ámbito privado, es aun complejo que se asuma como igual de grave la violencia en el espacio público y que en esa medida, se sancione. Para las mujeres resulta poco viable denunciar actos de violencia, ya que persiste el miedo, la poca confianza en las instituciones, una percepción general de corrupción e impunidad en las autoridades y temor a las consecuencias que puedan tener las denuncias. Aunado a lo anterior, muchas mujeres desconocen que el acoso sexual es un delito.

Un aspecto importante de señalar es que la corrupción e impunidad afectan de manera diferenciada a las mujeres. En este caso, ante la poca confianza en cuerpos policiacos e instituciones de justicia, las mujeres deciden no denunciar actos de violencia en el espacio público por lo que se siguen reproduciendo estas prácticas sin que haya una consecuencia o sanción para ello y a la vez las mujeres “asumen” los riesgos a los que están expuestas diariamente en el transporte y otros espacios como una situación que difícilmente cambiará.

A través de un ejercicio de análisis de la información obtenida de las encuestas, la observación participante y un grupo de discusión realizado con un grupo de encuestadores y encuestadoras, describimos algunos de los diversos factores que intervienen en las situaciones de violencia y agresión hacia las mujeres en el transporte:

De acuerdo a la información obtenida en este estudio, se identifican las siguientes condicionantes de la violencia y agresiones en el transporte público:

TABLA 29. CONDICIONANTES DE LA VIOLENCIA Y AGRESIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

#### CONDICIONES FÍSICAS DEL ENTORNO Y LA INFRAESTRUCTURA URBANA.

- Iluminación.
- Arbolado y vegetación que impiden la visibilidad.
- Paraderos destruidos o inexistentes.
- Nulas vías de comunicación para pedir auxilio.
- Falta de equipamiento como cámaras de vigilancia, teléfono para emergencias o botones de pánico.
- Puentes o pasos subterráneos.

#### CONDICIONES DE SEGURIDAD.

- Nula vigilancia policial.
- Desconfianza y falta de autoridad de los conductores del transporte.
- Fraccionamientos y colonias destruidas y abandonadas que favorecen la comisión de delitos.

#### CULTURA MACHISTA.

- Normalización y minimización de conductas violentas o agresivas.
- Responsabilizar a las mujeres de ser víctimas de violencia.
- Las mujeres desconocen sus derechos o incluso, dudan de tenerlos.

La magnitud de la violencia en este estudio no debe minimizarse, dado que, aunque pareciera que la mitad de las mujeres conductoras o usuarias del transporte público declaró que “nunca” han sido agredidas, esto puede explicarse al grado de normalización de la violencia y, por otro lado, no se necesitan “mínimos indispensables” para cambiar la problemática que nos rodea.

Es importante resaltar que las víctimas más frecuentes de la violencia en el espacio y transporte público son las mujeres entre 13 y 18 años y en su mayoría estudiantes. En cuanto a los robos las mujeres mayores de edad sufren más de este delito, por lo que merecen especial atención estos segmentos de la población femenina para focalizar acciones que reduzcan la vulnerabilidad ante los mismos.

La situación del transporte público en Jalisco se encuentra en una transición: se busca implementar un nuevo modelo (SITRAN y SITREN) que abone a construir una movilidad urbana segura, eficiente y sustentable para el AMG. Las rutas y servicios mejores evaluados por las mujeres precisamente corresponden a estos dos modelos (IMTJ, 2016, 2018) que se pretende puedan replicarse en otras rutas creando un marco normativo que regule e incentive el nuevo modelo de transporte y la ampliación de la cobertura (está en construcción una línea de tren ligero que atraviesa de poniente a oriente el AMG).

También, como se mencionó en el apartado anterior, las acciones en materia de género y movilidad incluyen la incorporación de la mitad de mujeres en la policía vial y de conductoras del nuevo sistema de transporte (SITRAN), lo cual representa una acción afirmativa para reforzar y visibilizar la participación femenina en espacios públicos que además crean empatía y solidaridad entre las mujeres que transitan la AMG en sus diversas modalidades.

En contraste, también es urgente señalar a las rutas y servicios de transporte público que presentan escenarios alarmantes para la seguridad y movilidad de las mujeres para realizar cambios a corto plazo. Ambos procesos deben articularse entre el gobierno de Jalisco y los gobiernos municipales del AMG.

Una de las mayores preocupaciones y fuente de temor para las mujeres son los robos y asaltos, estos delitos se manifestaron como una constante en el transporte público, incluso el equipo de encuestadores y encuestadoras fue víctima de robos en la aplicación de los instrumentos.

También refieren que hay zonas y cruces viales donde los asaltos son cotidianos y de conocimiento popular, por lo que es imprescindible la actuación de las autoridades para dismantelar estos espacios de flagrante impunidad. De manera general, estas conclusiones nos dan un panorama del contexto de movilidad de las mujeres en el AMG. A partir de ello, planteamos algunas recomendaciones para programas y acciones futuras.

De lo anterior se desprenden algunas recomendaciones. Sin duda, el diseño de políticas públicas sobre movilidad urbana con perspectiva de género, tendría que incorporar la participación activa de la diversidad de mujeres en el AMG. De esta forma también las intervenciones derivadas de los diagnósticos adquieren una dimensión de compromiso y acompañamiento por parte de las participantes y ello puede hacer la diferencia entre el éxito o fracaso de la implementación de políticas públicas concretas y focalizadas. Se observó que hay varios rubros donde es importante hacer mejoras e implementar acciones específicas:

TABLA 30. RUBROS PARA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS

### INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO URBANO/GESTIÓN DEL TRANSPORTE.

Mejorar las condiciones del entorno en coordinación con las dependencias de gobierno como alumbrado público, parques, jardines y obra pública. Así como las condiciones físicas y de servicio en el transporte público (frecuencia de paso, número de unidades, atención en horarios de gran afluencia de personas, rigurosidad en la contratación y capacitación de los y las conductoras).

### ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA Y MARCO JURÍDICO.

Reformar los ordenamientos jurídicos necesarios para establecer claramente un catálogo de agresiones e imponer sanciones para la violencia en el espacio público, así como mecanismos efectivos de seguimiento a denuncias y atención de víctimas.

Armonizar los marcos jurídicos de todas las instituciones gubernamentales de acuerdo a la garantía de los derechos humanos de las mujeres e impulsar modelos de gestión de la movilidad urbana con cooperación de organismos internacionales, regionales y nacionales.

### COORDINACIÓN INSTITUCIONAL EN EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Conjuntar acciones y programas que recuperen la perspectiva de género y la participación directa de las mujeres en el diseño de los mismos.

Establecer mecanismos de cooperación y coordinación entre sociedad civil organizada, academia y gobierno para crear redes de apoyo y acompañamiento a mujeres víctimas de violencia en el espacio público.

Destinar presupuestos adecuados a la prevención y sanción de la violencia hacia las mujeres.

Dotar a los institutos municipales de las mujeres del AMG y al Instituto Jalisciense de las Mujeres de presupuesto, recursos materiales y humanos y legitimidad política para que impulsen políticas de igualdad y transversalidad de género, ya que son los mecanismos diseñados para ello (Tello, 2018).

De igual manera, se identifican avances innovadores en la gestión del transporte público en el AMG y procesos de mejora en el esquema que rige al transporte. Es importante mencionar las buenas prácticas que deseablemente deberían continuar y ampliar su cobertura:

- Continuar con la elaboración de diagnósticos y estudios focalizados en las mujeres y niñas para actualizar el conocimiento de sus problemáticas y dirigir de mejor manera los esfuerzos institucionales.
- Continuar y ampliar las campañas de concientización contra el acoso y las distintas violencias hacia las mujeres presentes en el espacio público, en especial en el transporte público.
- Conservar el programa de incorporación de mujeres conductoras al sistema de transporte integrado y agentes viales mujeres, ya que crean una percepción de mayor seguridad y empatía entre las usuarias.
- Mantener la calidad en el servicio del sistema SITREN (especialmente el tren ligero), ya que es percibido como el más seguro para las usuarias. También se recomienda continuar con el modelo de MiBici.

Es posible apreciar la urgencia de atender el tema de la violencia y acoso hacia las mujeres en cualquier espacio de la vida privada y pública. Se agotó el esquema donde a las mujeres se les hacía responsables de su propia seguridad como si se tratara de un asunto de adquirir habilidades personales para esquivar los embates de la violencia, es preciso trabajar en una educación no sexista ni discriminatoria de ninguna persona. Es por ello que dentro de las acciones de prevención es fundamental impulsar procesos formativos para mujeres y hombres que promuevan nuevas formas de convivencia, basadas en el reconocimiento de todas las personas como seres humanos.

La construcción de ciudades seguras es una responsabilidad compartida entre la comunidad y las instituciones que requiere de una participación activa y resiliente que creará mejores condiciones de vida para todas y todos.

## GLOSARIO

**Observación participante:** técnica/método de investigación empleada mayormente en la metodología cualitativa.

**Paso de Cebra:** tipo de paso de peatones usado en muchos lugares del mundo. Se caracteriza por sus rayas longitudinales paralelas al flujo del tráfico, alternando un color claro y oscuro.

**Parabús:** infraestructura existente en las paradas.

**Paradas/paraderos:** Ubicación donde los autobuses suben o bajan a los pasajeros.

**Traza ortogonal:** líneas rectas en el trazado de las calles.

**Apropiación del espacio:** fenómeno que integra relaciones sociales y disfrute en un espacio determinado y que no es usado únicamente como lugar transitable.

**Equipamiento urbano:** conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas.

**Georreferenciación:** técnica de posicionamiento espacial de una entidad o elementos en una localización geográfica única y bien definida en un sistema de coordenadas.

**Mapas de calor:** representación gráfica de datos donde los valores individuales contenidos en una matriz se representan con la intensidad y la degradación de los colores del mapa.

**Corredores:** Vialidades que concentran altos volúmenes de vehículos, tanto públicos como para el uso privado. Para el transporte público además, una de las características que lo definen es el tránsito de pasajeros que fluyen dentro del sistema. Para el caso de estudio, los corredores se definieron a partir de los puntos de mayor confluencia de las rutas de transporte público que lo abastecen.

**Tramo troncal:** La convergencia de varias rutas ramales que conforman el sistema de transporte público sobre un corredor que lo sirven y que comparten regularmente un centro de actividades o zonas de destino importantes en común. La diferencia entre las rutas que sirven un tramo troncal radica en las frecuencias del servicio y la carga de pasajeros.

**Rutas ramales:** Rutas que se integran en un tramo troncal sin la necesidad de que los usuarios realicen transbordos para llegar a sus principales destinos. Para el caso de estudio se consideraron los ramales para ofrecer la cobertura de los corredores analizados desde los municipios involucrados en el estudio.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aceves, J. E., De la Torre, R., & Safa, P. (2015). Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara. *Espiral Estudios sobre Estado y Sociedad*, 11(31).

Allen, H. (coord) (2018). *Ella se mueve segura. Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas.

BID (2018). *Género y transporte: Jalisco*. Transport Gender Lab.

BID (2013), *Guía para la Integración de la Perspectiva de Género en los Sistemas de Transporte Urbano que Optimizan la Movilidad*, División de Género y Diversidad, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington.

Balbo, L. (1994). La doble presencia, en *Las mujeres y el trabajo: rupturas conceptuales* (pp. 503-514). Icaria.

Bustos, B. (2017). Profesionales, trayectorias y uso del tiempo. Egresadas de la Universidad de Guadalajara. *Revista de Estudios de Género, La Ventana* E-ISSN: 2448-7724, 5(45), 269-305. Recuperado de <http://revistalaventana.cucsh.udg.mx/index.php/LV/article/view/5058/5811>.

(2015) y Navarro A., "Maternidad y empleo de mujeres profesionistas y jefas de familia en Jalisco". En Sáenz, Peña O. y Vivero C. Coordinadoras *En torno a la maternidad. Aproximaciones de género socio-históricas y literarias*. Guadalajara: Editorial Universidad de Guadalajara.

Carrasquer, P. (2009). *La Doble presencia. El trabajo y el empleo femenino en las sociedades contemporáneas*. Universitat Autònoma de Barcelona.

Comisión Nacional de los Derechos Humanos, CDHDF (2017). *Ciudades seguras para mujeres y niñas*, Dfensor, Número 1, año XV, enero.

CONEVAL (2016). *Medición de la pobreza en México 2008-2016*. Consultado en [https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza\\_2008-2016.aspx](https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza_2008-2016.aspx).

Consejo Económico y Social del Estado de Jalisco para el Desarrollo y la Competitividad (2016). *Diagnóstico de la brecha salarial entre mujeres y hombres en el estado de Jalisco: Un análisis de la segregación del trabajo por género y región 2016*, CESJAL, Guadalajara.

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2018). *Evolución de la canasta alimentaria*. CONEVAL. Consultado en: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Lineas-de-bienestar-y-canasta-basica.aspx>.

De la Cruz, C. (2008). Seguridad de las mujeres en el espacio público: aportes para las políticas públicas. *Pensamiento iberoamericano*, (2), 205-223.

De la Torre, R. (2014). Guadalajara vista desde la calzada: fronteras culturales e imaginarios urbanos. *Alteridades*, (15), 45-55.

Dunckel-Graglia, A. (2013). Rosa, el nuevo color del feminismo: un análisis del transporte exclusivo para mujeres. *La ventana. Revista de estudios de género*, 4(37), 148-176.

Duquesnoy, M. (2014). Resiliencia cultural comunitaria como quehacer político femenino de las mujeres williche del Chaurakawin (Región de los Lagos, Chile). *Cuicuilco*, 21(59), 65-91. Consultado en, [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16592014000100004&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16592014000100004&lng=es&tlng=es).

El surtidor de Información Visual (2018). Transgresoras, Relatos e historias de mujeres trans en Paraguay, Paraguay. Recuperado de: <https://elsurti.com/transgresoras>.

Falú, A. (2009). Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos. *Red Mujer y Hábitat América Latina*, Ediciones Sur, 9-15.

--(2011). Restricciones ciudadanas: las violencias de género en el espacio público. *Pensamiento iberoamericano*, (9), 127-146.

--(2013). Derecho a la Ciudad, Mujeres y Seguridad Ciudadana en los Gobiernos Locales: Los nudos críticos de las políticas locales en América Latina. *Économie et Solidarités*, 43(1-2), 86-97.

Foss, V. (2018). Ser mujer en Guadalajara. Informe de resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida realizada por Jalisco Cómo Vamos en el Área Metropolitana de Guadalajara en 2016, con enfoque de género, Jalisco Cómo Vamos, Guadalajara.

Galiani, S., & Jaitman, L. (2016). El transporte público desde una perspectiva de género: Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. *Inter-American Development Bank*.

Grimaldo, C. (2016). La ciudad transitada: Identidad e imaginarios urbanos contruidos a partir del uso cotidiano del transporte público, en "Memorias del 5 Congreso Nacional de Ciencias Sociales", Consejo Mexicano de las Ciencias Sociales Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara, pp. 853-869.

Guber, R. (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexibilidad*. NORMA.

Gutiérrez, A. I., & Reyes, M. L. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (16).

Gutiérrez, A. (2012). Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 2(21), 3.

Imeplan (2020). “Recomendaciones de política pública para la erradicación de la violencia contra las mujeres en el AMG”. Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara, México. Consulta en: [https://drive.google.com/file/d/1bntOO\\_](https://drive.google.com/file/d/1bntOO_)

Instituto Jalisciense de las Mujeres. (2015). Diagnóstico de la violencia contra las mujeres en el transporte público urbano de Jalisco. Gobierno del Estado de Jalisco, Instituto Nacional de Desarrollo Social y Secretaría de Desarrollo Social, Guadalajara.

--(2016). Estudio de Percepción sobre la Violencia Comunitaria en 8 Municipios, Gobierno del Estado de Jalisco, Guadalajara.

--(2017). Programa de prevención de la violencia contra las mujeres durante la movilidad urbana cotidiana y en el transporte público urbano en Jalisco, Gobierno del Estado de Jalisco, Guadalajara.

--(2018). Expulsemos el acoso, Gobierno del Estado de Jalisco, Guadalajara.

--(2018a). Cómo son y cómo ejercen violencia los hombres en Jalisco. INMUJERES, IJM, Guadalajara.

Instituto de Información Estadística y Geográfica (2017). Alcanza el Área Metropolitana los 5 millones de habitantes, *Strategos*, IIEG, Jalisco.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). Encuesta nacional sobre la dinámica de las relaciones en los hogares (ENDIREH 2016). Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México: INEGI.

--(2016). Encuesta Intercensal 2015. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México: INEGI.

--(2016). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE 2017). INEGI.

Instituto Nacional de las Mujeres(2018). Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres. Recuperado de: <https://www.gob.mx/inmujeres/acciones-y-programas/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-80739>.

Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (2016). Evaluación de la calidad del servicio del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara, Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco, México. Consulta en: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/IMTI%20-%20Evaluación%20del%20Transporte%20Público.pdf>.

--(2018). Encuesta de satisfacción de los usuarios del transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara, Secretaría de Movilidad del Estado de Jalisco, México. Consulta en: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/>

sites/default/files/IMTJ\_Encuesta\_2018\_Completa.pdf.

Jalisco Cómo Vamos (2016). Encuesta de Percepción Ciudadana 2016, Observatorio Ciudadano Jalisco Cómo Vamos, Guadalajara, México. Consulta en: <http://www.jaliscocomovamos.org/encuesta2016>.

Jaramillo, M., y Saucedo, A. (2016) “De la Calzada para allá”: Fronteras materiales y simbólicas de desigualdad, segregación y estigmatización en la ciudad de Guadalajara, en “Memorias del 5 Congreso Nacional de Ciencias Sociales”, Consejo Mexicano de las Ciencias Sociales Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara.

Jasso, C. y González, K. (10 de septiembre de 2018). Brechas en la medición de feminicidios en México. Recuperado de: <https://www.animalpolitico.com/blogueros-causa-en-comun/2018/09/10/brechas-en-la-medicion-de-feminicidios-en-mexico/>.

Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16).

Kash, G. (2019). Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport and Health*, (13) 234–246.

Kolektiboa, H. (2010). Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.

Michaud, A. (2000) Aplicaciones a escala urbana de la perspectiva de género: la seguridad de las mujeres y el transporte público en Montreal. Montreal: CAFSU.

Mier, I., Romeo, Z., Canto, A., & Mier, R. (2007). Interpretando el cuidado. Por qué cuidan sólo las mujeres y qué podemos hacer para evitarlo. ABENDUA. Nigenda, G., López-Ortega, M., Matarazzo, C. & Juárez-Ramírez, C.. La atención de los enfermos y discapacitados en el hogar. Retos para el sistema de salud mexicano. *Salud Publica Mex*, 49(4), 286-94.

Moloeznik, P., y Rodríguez, A. (2016), (coord.). Seguridad y justicia en Jalisco. Consejo Estatal de Ciencia y Tecnología de Jalisco (COECYTJAL), Colectivo de Análisis de la Seguridad con Democracia, AC (CASEDE), Universidad de Guadalajara.

Montoya, V. (2019). “Uno se resigna a que el transporte es así”: trabajadoras domesticas sindicalizadas atravesando Medellín. *Revista CS*, No. Especial (Julio) 70-109.

Moscoso, M., López, J. S., Montoya, V., Quiñones, L. M., Gómez, L. D., Lleras, N., Adriazola-Steil, C., Vega, J. (2020). Mujeres y transporte en Bogotá: las cuentas. Bogotá: Despacio y WRI.

Muñoz, M. A. D., & Gigante, F. J. J. (2007). Transportes y movilidad: ¿necesidades diferenciales según género?,

Terr@ Plural, 1(1), 91-101.

ONU Mujeres (2015). Ciudades seguras y espacios públicos seguros. Disponible en <http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2016/fpi-brief-safecities-es.pdf?la=es&vs=1254>.

(2017). Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros: Informe de resultados globales. Disponible en: <http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2017/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report-es.pdf?la=es&vs=47>.

(2017a). Buenas prácticas para prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos, México. Disponible en: <http://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/buenas%20prácticas%20para%20eliminar%20la%20violencia%20sexual.pdf?la=es&vs=428>.

(2018). Diagnóstico sobre Acoso sexual y Otras Formas de Violencia Sexual en el Espacio Público de Guadalajara, Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, Gobierno municipal de Guadalajara, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

Rainero, L., Perez, S., & Rodigou, M. (2006). Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva de género. CISCsa.

Ramírez, J.L. (2009). Procedimiento para la elaboración de un análisis FODA como una herramienta de planeación estratégica en las empresas. *Ciencia Administrativa*, pp. 54-61, (2).

Redsomos.org (2020). Cero Transmi-discriminación- Somos Iguales. Disponible en: <https://www.redsomos.org/single-post/2020/03/01/CERO-TRANSMI-DISCRIMINACIÓN>

Romero-Torres, J., & Gaspar Sánchez, N., & Bautista Lara, E. (2016). Percepción de la satisfacción del servicio en el transporte público solo para mujeres. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 164-182.

Rozas, P., & Salazar, L. (2015). Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura* N° 172, CEPAL.

Ruiz Pérez, J. (2015). Resiliencia comunitaria: propuesta de una escala y su relación con indicadores de violencia criminal. *Pensamiento Psicológico*, 13 (1), 119-135.

Serrano, I. (4 de abril de 2018). Aumentan feminicidios en Jalisco durante los últimos 20 años. Recuperado de: <http://www.udg.mx/es/noticia/aumentan-feminicidios-jalisco-durante-ultimos-20-anos>.

Secretaría de Planeación del Gobierno del Estado de Jalisco (2018). Porcentaje de participación de la mujer en puestos públicos del más alto nivel, Monitoreo de Indicadores del Desarrollo de Jalisco, MIDE Jalisco,

SEPLAN. Consultado en <https://seplan.app.jalisco.gob.mx/mide/panelCiudadano/detalleIndicador/424>  
Ficha indicador.

Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2018). Datos abiertos sobre incidencia delictiva el fuero común, (SESNSP). Consultado en <https://datos.gob.mx/busca/dataset/incidencia-delictiva-del-fuero-comun/resource/ba9eceb2-4c20-4673-95d6-525bc75c51f0>.

Soto, P. (2019), Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, BID: Nota técnica No. IDB-TN-1780.

Talancón, H. (2007). La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas organizaciones. Enseñanza e Investigación en Psicología, pp.113-130. 12(1).





Jalisco