

GACETA



OFICIAL

ÓRGANO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ DE IGNACIO DE LA LLAVE

DIRECTORA DE LA GACETA OFICIAL

JOYCE DÍAZ ORDAZ CASTRO

Gutiérrez Zamora s/n Esq. Diego Leño, Col. Centro

Tel. 22 88 17 81 54

Xalapa-Enríquez, Ver.

Tomo CCVIII

Xalapa-Enríquez, Ver., miércoles 29 de noviembre de 2023

Núm. Ext. 476

SUMARIO

GOBIERNO DEL ESTADO

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Gobierno

LINEAMIENTOS PARA LA MOVILIDAD DE LAS MUJERES EN EL TERRITORIO CON IGUALDAD, INCLUYENTE Y SOSTENIBLE QUE INTEGRE EL PROTOCOLO DE ATENCIÓN Y DERIVACIÓN DE CASOS DE ACOSO CONTRA LAS NIÑAS Y MUJERES, ASÍ COMO SITUACIONES DE EMERGENCIA DEL INSTITUTO VERACRUZANO DE LAS MUJERES.

folio 1331

NÚMERO EXTRAORDINARIO
TOMO II

GOBIERNO DEL ESTADO

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Gobierno

Instituto Veracruzano de las Mujeres

INMUJERES
INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



VERACRUZ
GOBIERNO
DEL ESTADO

IVM
Instituto Veracruzano
de las Mujeres

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

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

Modalidad I

Instituto Nacional de las Mujeres

(3077.MT) AT-1-23 Contribuir al bienestar y movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad.

A16-23 Elaborar Lineamientos para la movilidad de las mujeres en el territorio con igualdad, incluyente y sostenible que integre el Protocolo de atención y derivación de casos de acoso contra las niñas y mujeres, así como situaciones de emergencia.

Informe de resultados del proyecto

Noviembre 2023

1. Introducción

2. Glosario

3. Marco Normativo de los lineamientos

4. El acoso sexual en el transporte público en Veracruz

5. Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo

Presentación esquemática de las etapas del proceso de comunicación

6. Bibliografía

7. Anexos

1. Introducción

La movilidad no es neutra en cuanto al género. Esto no solo se refiere a la movilidad individual, sino también a los propios sectores del transporte y la planificación, que están fuertemente dominados por hombres (solo el 22% de las personas empleadas en el sector del transporte son mujeres). Si esto no bastara, los estereotipos sociales y la distribución de roles dentro de una fuerza laboral predominantemente masculina, así como la prestación de cuidados realizada principalmente por mujeres, hacen el resto para crear un entorno alineado con las necesidades masculinas.

Aunque esta situación está cambiando lentamente, una perspectiva masculina y estereotípicamente técnica todavía domina la movilidad actual. A nivel Mundial la mayoría de todos los automóviles están registrados a nombre de hombres, por lo que la "fuerza de trabajo masculina" generalmente viaja al trabajo en automóvil.

La perspectiva de género en la movilidad se fundamenta a partir de una nueva forma de pensamiento que cuestiona las maneras tradicionales de movimiento y traslado de las mujeres, quienes diariamente transitan en las distintas ciudades de México.

Se debe de reconocer las diferencias en los viajes que realizan las mujeres en comparación a los hechos por hombres, orientando sus programas y proyectos hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible.

El género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día.

La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici.

Por otra parte, la poca consideración de la movilidad de los cuidados en los sistemas de transporte público y privado está relacionada con un número reducido de mujeres en la toma de decisiones, la planificación y la operación del transporte, así como las políticas públicas de movilidad, energía y medio ambiente, la infraestructura y la ejecución de proyectos orientados al desarrollo de la movilidad sostenible.

En el marco de la Cumbre del Foro Internacional del Transporte 2018 (OECD) y la Iniciativa de Transformación de la Movilidad Urbana, se firmó la Declaración mujeres en movimiento, cuyo objetivo es incluir la perspectiva de género en las políticas de movilidad, y empoderar a las mujeres en la agenda del transporte, la movilidad, la energía y el medio ambiente.

El transporte que tiene en cuenta las necesidades de las mujeres tiene efectos positivos en la sociedad, el empleo y la seguridad

El aspecto de la seguridad es muy importante. Muchas mujeres han tenido malas experiencias o temen la violencia física y verbal o el acoso sexual en el transporte público y en el camino. En los últimos años, las ciudades se han dado cuenta de este problema y están tratando de abordarlo a través de campañas especiales. Esto incluye, por ejemplo, una mejor iluminación en las paradas de autobús o el uso de tecnologías como la videovigilancia o aplicaciones para informar de los problemas. Pero también la formación del personal en cómo tratar estos problemas.

Un entorno inseguro no sólo afecta a las mujeres individualmente, sino que a largo plazo afecta a todo el sistema de transporte.

2. Glosario

Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

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

Acoso sexual callejero: es una forma de violencia contra las mujeres que corresponde a toda práctica con connotación sexual explícita o implícita, que proviene de un desconocido, que posee carácter unidireccional, que ocurre en espacios públicos y tiene el potencial de provocar malestar en el/la acosado/a. Se incluyen todas las prácticas que tienen connotación sexual, que son recibidas desde una persona desconocida, que ocurran en espacios públicos o semi-públicos. No siempre se tiene por objetivo la posesión sexual, sino que puede funcionar como mera afirmación de la dominación.

Es decir, las diversas manifestaciones del acoso sexual callejero (miradas lascivas, sonidos, “piropos”, tocamientos, entre otros) no tienen como fin necesariamente concretar la posesión sexual, sino que se trata de lo que la persona puede apelar para demostrar a sus pares, que es más viril que ellos y que se encuentra en una posición dominante, que le permite realizar estas acciones de manera pública y con impunidad.

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

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

Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General de Movilidad;

Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

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

Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

Enfoque de justicia restaurativa y personas usuarias proactiva: La justicia restaurativa es un enfoque alternativo de abordaje de la violencia y acoso sexual que permite colocar a la persona víctima en el centro de las acciones y resalta el involucramiento de la comunidad e instituciones tanto como usuarias proactivas, es decir personas que conozcan las medidas de prevención y atención de la violencia contra las mujeres y tengan un papel activo en la denuncia. Asimismo, la justicia restaurativa permite un objetivo a más largo plazo hacia lograr un cambio cultural progresivo que permita derruir estereotipos de género tradicionales que son parte de las causas estructurales de la desigualdad (FUNDAR, 2020).

Enfoque intercultural: Permite contribuir a visibilizar la diversidad social y cultural de los Estados y Municipios, promoviendo cambios en las dinámicas de exclusión, discriminación, visibilización y desigualdad que grupos específicos sufren derivado de encontrar en situación de marginación como las personas indígenas y afro-mexicanas.

Este enfoque permite tomar en cuenta el contexto social y cultural, donde se desarrollarán los Lineamientos y encontrar las mejores soluciones para el problema de acoso sexual en el transporte.

Enfoque interseccional: En el caso de la violencia contra las mujeres en los espacios públicos y el transporte, nos permite visualizar que las mujeres que cuentan con una serie de condicionantes como ser pobre, migrante, perteneciente a una etnia, tiene como consecuencia potenciar la situación de violencia vivida además de la atención o acceso a la justicia. En este sentido, permite generar políticas y proyectos que equiparar sus condiciones y que accedan irrestrictamente a sus derechos.

Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

Movilidad del cuidado:

Se refiere a la movilidad y viajes realizados a razón de las actividades de cuidado y del trabajo del hogar. Este tipo de movilidad es distinta a la movilidad que normalmente se estudia, se mide y para la que se planifica, o sea, la movilidad cotidiana, es decir, los viajes relativos al trabajo y el estudio y que históricamente eran realizados únicamente por los hombres. La movilidad del cuidado "reconoce la necesidad de medir, atajar y hacer visible la movilidad diaria asociada al trabajo de cuidado. Entendemos el trabajo del cuidado como el trabajo no remunerado llevado a cabo por personas adultas sobre niños, niñas y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado a mantener el hogar"

Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

Persona Permissionaria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio

Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la Ley General de Movilidad;

Sistema Nacional: Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a

horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público. El acoso sexual en el transporte público en México. Cómo se mueven las niñas y mujeres en México. La violencia contra niñas y mujeres en el espacio público. Los sistemas de transporte y su atención a la violencia contra las mujeres.

Violencia de género contra las mujeres: es una de las manifestaciones más claras de desigualdad entre mujeres y hombres. Arraigada en un orden de género que produce condiciones y contextos claramente inequitativos para las mujeres y donde las manifestaciones de violencias exacerban estas condiciones límites. Es imprescindible señalar que la violencia es un ejercicio de poder, a través de la cual se establecen normas, valores, roles y significados de ser mujer y ser hombre que se manifiesta de distintas maneras y en distintos ámbitos. De acuerdo con la Ley General de Acceso de las Mujeres a Una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), la define como “cualquier acción u omisión, basada en su género, que cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte tanto en el ámbito privado como en el público” Asimismo, esta ley también aborda como una forma de violencia al hostigamiento y acoso sexual (art.13).

Violencia sexual: es cualquier acto que degrada o daña el cuerpo y/o la sexualidad de la Víctima y que por tanto atenta contra su libertad, dignidad e integridad física. Es una expresión de abuso de poder que implica la supremacía masculina sobre la mujer, al denigrarla y concebirla como objeto⁴.

3. Marco Normativo de los lineamientos

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer, ONU 1979;
- Cuarta Conferencia Mundial de la Mujer en Beijing;
- Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer en Belem Do Pará;
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres;
- Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación;
- Ley general de movilidad y seguridad vial;
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Veracruz de Ignacio e la Llave;
- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Veracruz de Ignacio e la Llave;
- Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres en el Estado de Veracruz de Ignacio e la Llave;
- Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Veracruz;
- Ley de tránsito y seguridad vial para el estado de Veracruz de Ignacio de la Llave;
- Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Veracruz;
- Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Vivienda para el Estado de Veracruz;
- Ley para la integración de las personas con discapacidad del Estado de Veracruz;
- NOM-011-SECRE-2000.- Norma referente al gas natural comprimido para uso automotor. Requisitos mínimos de seguridad en instalaciones vehiculares.
- NOM-079-ECOL-1994.- Norma que establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido de los vehículos automotores nuevos en planta y su método de medición.

4. El acoso sexual en el transporte público en Veracruz

En el ámbito de la movilidad urbana se tiene la expectativa de contar con un transporte colectivo que responda, en general, a su condición de servicio público, necesario para trasladar a todas y cada una de las personas residentes en los ámbitos urbanos por motivos laborales, de estudio, de acceso a servicios o de simple esparcimiento e interacción social o cultural.

Las entidades deben procurar que la prestación de los servicios de transporte sea realizada a precios eficientes, en los tiempos adecuados, con regularidad, altos estándares de calidad, conexiones y circuitos expeditos, y seguros.

Es responsabilidad de cada Entidad tutelar que las personas que hagan uso de los medios de transporte público, así como de la infraestructura que hacen posible dicha prestación, no expongan su integridad física o emocional durante el uso de los medios o de acceso a los mismos, como lo es también la de controlar el impacto que eventualmente pudiera tener sobre terceros el uso inadecuado de estos medios.

Sin embargo, como parte de la masificación del uso de los servicios de transporte público en los espacios urbanos, asociado a las crecientes tasas de urbanización y a la concentración de la población en conglomerados urbanos, ha emergido una nueva arista de la seguridad del transporte vinculada a la violencia de género que también se debe enfrentar como problema relevante de la gestión reguladora del sector.

Específicamente, se trata de conductas que corresponden a prácticas de acoso y abuso sexual ejercidas mayoritariamente (pero no exclusivamente) sobre mujeres usuarias del transporte público.

La información existente en 5 municipios del Estado de Veracruz señala que es muy común la agresión sexual en el transporte público, lo cual se convierte en un problema que afecta principalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y medios bajos, que usan diariamente los diversos modos de transporte público, la mayoría de las cuales no dispone de alternativas eficientes para desplazarse por la ciudad.

Son estas mujeres las que están más expuestas, limitándose su movilidad y necesidad de ocupar el espacio público para desplazarse a su lugar de trabajo o de estudio. El acoso y abuso sexual en los medios de transporte público e infraestructura de acceso son todavía poco visibles.

El transporte público es todavía un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género.

La invisibilización del problema ha obstaculizado el levantamiento de información y la generación de suficientes antecedentes.

Esto atenta contra la posibilidad de un diseño e implementación de políticas públicas direccionadas a generar un sistema de transporte público más eficientes que aseguren la movilidad de las mujeres en condiciones de igualdad y seguridad.

En dicha perspectiva, la institucionalidad pública asiste crecientemente a desafíos cada vez más profundos para la aplicación del enfoque de género en todo su accionar.

Este apartado, de carácter exploratorio, reúne los principales antecedentes relativos a las condiciones que las mujeres viven de manera cotidiana en medios de transporte público en 5 de los municipios del Estado de Veracruz.

Específicamente, analiza las características de los actos de violencia de género en el transporte público e infraestructura de acceso, y presenta propuestas para hacer frente al problema. Sobre la base de estos antecedentes, el documento expone un conjunto de ideas destinadas a ser la base de una política integrada sobre el tema.

Cómo se mueven las Mujeres en Veracruz

El siguiente módulo de preguntas incluye una serie de preguntas orientadas a identificar las características sociales asociadas a la movilidad urbana, donde el servicio de transporte público tiene un papel fundamental.

Los datos del cuestionario ampliado del Censo de Población y Vivienda 2020 presentado por el INEGI, presenta estimaciones relacionadas con la movilidad, en ese sentido, la población femenina de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudio por transporte público o vehículo particular, reporta que 27.6% lo hacen en camión, autobús, combi, colectivo o taxi, en tanto, 14.7% usa su vehículo particular.

Estimadores de la población femenina de 3 años y más que asiste a la escuela y se traslada al lugar de estudio por transporte público o vehículo particular por municipio

Tabla 4

Municipio	Camión, autobús, combi, colectivo o taxi	Vehículo particular
Estatal	27.6	14.7
Coatzacoalcos	42.3	21.4
Córdoba	41.6	18.3
Poza Rica de Hidalgo	36.4	20.4
Veracruz	43.4	20.5
Xalapa	37.2	24.1

FUENTE: Elaboración propia con datos del INEGI. *Tabulados. Estimaciones cuestionario ampliado.* Censo de Población y Vivienda 2020.

Por municipio se observan las mayores estimaciones del uso del transporte público de camión, autobús, combi, colectivo o taxi se da en Veracruz (43.4), Coatzacoalcos (42.3) y Córdoba (41.6), por su parte las que disponen de su vehículo particular para trasladarse a la escuela, el municipio de Xalapa (24.1) presentó la estimación más alta, en caso contrario el municipio de Córdoba (18.3) fue donde se reportó la menor estimación.

En la tabla 5 se exponen los estimadores de la población femenina de 12 años y más ocupada que se traslada al lugar de trabajo por transporte público o vehículo particular por municipio, se observa que 43.2% de ellas lo hace por camión, autobús, combi, colectivo o taxi, en tanto, 21.6 utiliza su vehículo.

Estimadores de la población femenina de 12 años y más ocupada que se traslada al lugar de trabajo por transporte público o vehículo particular por municipio

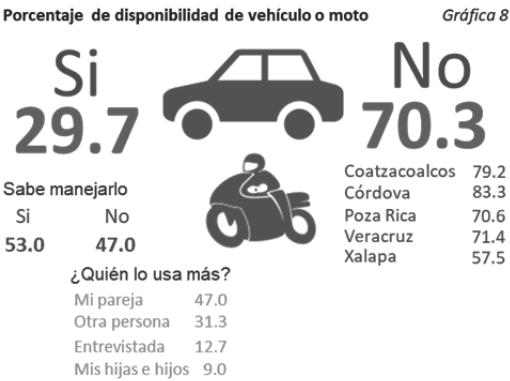
Tabla 5

Municipio	Camión, autobús, combi, colectivo o taxi	Vehículo particular
Estatal	43.2	21.6
Coatzacoalcos	56.0	24.6
Córdoba	58.9	16.2
Poza Rica de Hidalgo	53.5	24.5
Veracruz	58.6	25.1
Xalapa	54.1	28.5

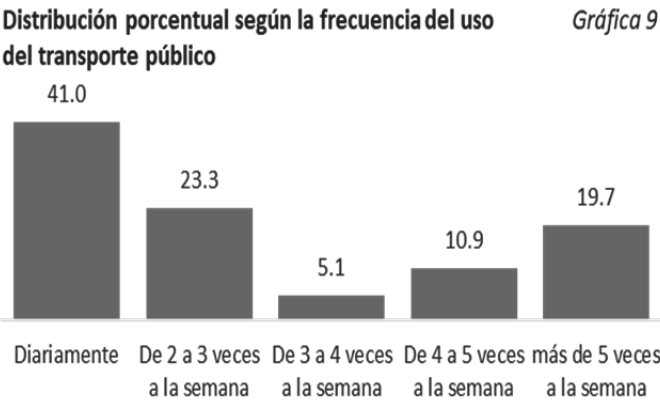
FUENTE: Elaboración propia con datos del INEGI. *Tabulados. Estimaciones cuestionario ampliado.* Censo de Población y Vivienda 2020.

Los municipios donde se presentan los mayores estimadores del uso del transporte público fueron Córdoba (58.9), Veracruz (58.6) y Coatzacoalcos (56.0), sin embargo, resalta que en todos los municipios donde se llevó a cabo el levantamiento reportan valores superiores al 50 por ciento.

Por su parte, las que utilizan su vehículo para trasladarse a su trabajo, se observa que el municipio de Xalapa (28.5) es donde se da el mayor indicador, por otro lado, el municipio de Córdoba (16.2) es donde el porcentaje es menor.

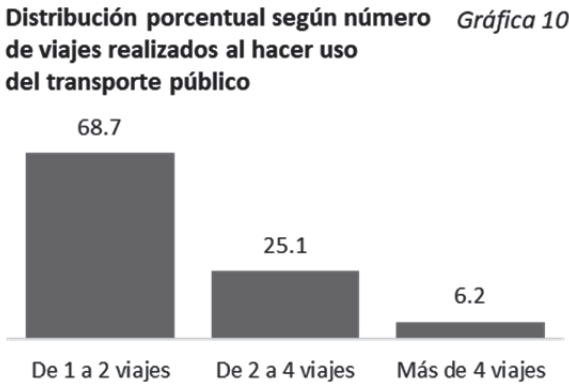


Con los datos de la encuesta relacionando con la disponibilidad de vehículo o motocicleta, se observa un 29.7% quienes respondieron afirmativamente, de ellas, el 53.0% mencionó si manejarlo, por su parte, quienes no saben manejar el 47.0% reporta a su pareja como la persona con mayor frecuencia de uso, seguido de otra persona, donde suele ser algún familiar cercano, en tanto 12.7 por ciento de ellas reportaron ser la conductora.

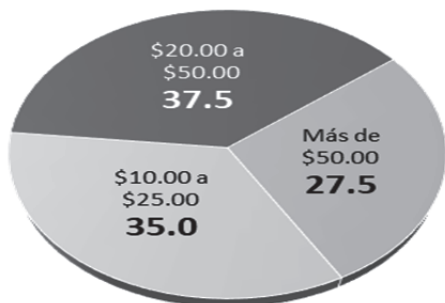


Con relación a la frecuencia de días al hacer uso del transporte público, el 41.0% de las mujeres encuestadas señaló usarlo diariamente, un 19.7 más de 5 veces a la semana, mientras 23.3% hacen uso de él solo 2 a 3 veces por semana.

Aunado a la frecuencia en el uso del transporte público, se planteó una pregunta asociada a fin de conocer el número de viajes realizados en esa actividad, donde 68.7% dijo hacer entre 1 y dos viajes, el 25.1 entre 2 y 4, en tanto el 6.2 por ciento más de 4 viajes.



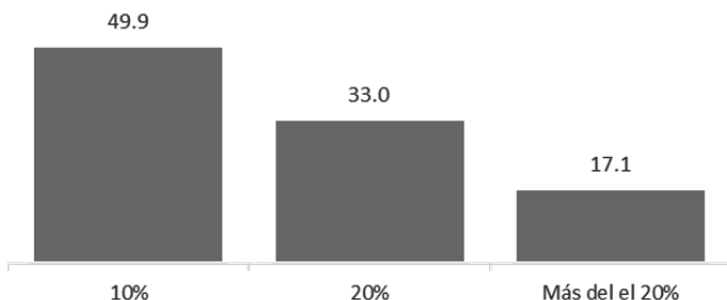
Gráfica 11
Porcentaje del promedio diario del gasto del pasaje



El uso del transporte público genera un costo para todas las familias cuya necesidad los lleva a requerir dicho servicio, por tal motivo, el 37.5% de las encuestadas señaló gastar entre \$20.00 y \$50.00 pesos diariamente, un 35.0% gasta entre \$10.00 y \$25.00 pesos y el 27.5 por ciento más de \$50.00 pesos.

Sin duda son costos considerables si tan solo lo multiplicáramos por una jornada de seis días de trabajo implicaría un gasto de hasta \$300.00 pesos semanales. Continuando con el gasto reportado por las encuestadas, se tiene un dato interesante, el 17.1% de ellas, destina más del 20% de su sueldo quincenal, mientras 49.9 aporta un 10 por ciento de su salario.

Distribución porcentual del porcentaje quincenal destinado al transporte público

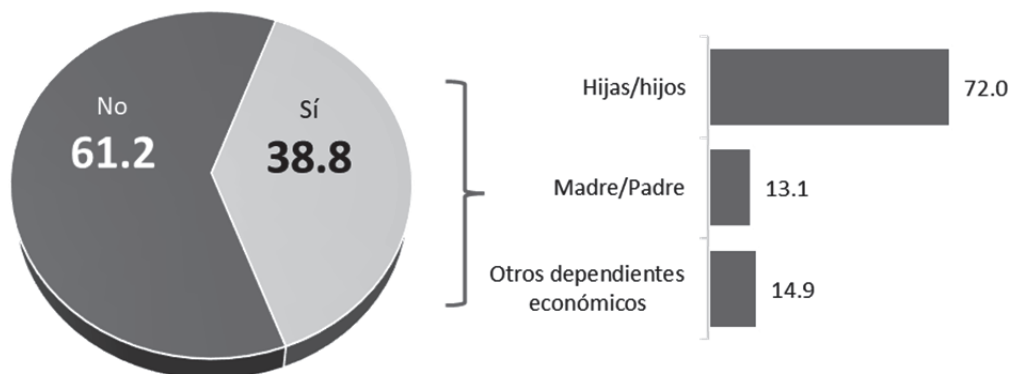


Gráfica 12

Del total de las encuestadas el 38.8% dijo proveer dinero para gastos de transporte público, siendo principalmente las hijas e hijos, al representar 72.0%, seguido de los padres (13.1%) y otros dependientes económicos reflejaron el 14.9 por ciento.

Porcentaje de encuestadas según aporta dinero para el uso del transporte público por tipo de persona a quién le provee el recurso económico

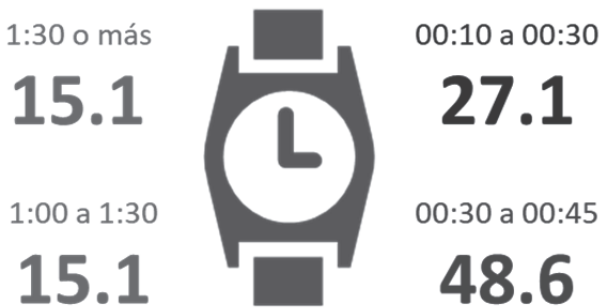
Gráfica 13



Hacer uso del transporte público implica tiempo entre el punto de partida y el destino, lo cual en algunos casos suele ser considerable, pues *“a diario se realizan 130 millones de viajes en ese medio; sin embargo, es el peor calificado por los ciudadanos, además en el país, el tiempo de traslado de un destino a otro es de aproximadamente 44 minutos.”* (Suárez 2017).

Una estimación de este tiempo en una jornada laboral equivaldría a 8:48 horas semanales, es decir, una persona al trasladarse de su casa al trabajo y viceversa, estaría perdiendo esas horas de su vida, ¿Cuánto sería, si en lugar de 44 minutos fueran 55?

Distribución porcentual del tiempo promedio de traslado en el transporte público *Gráfica 14*

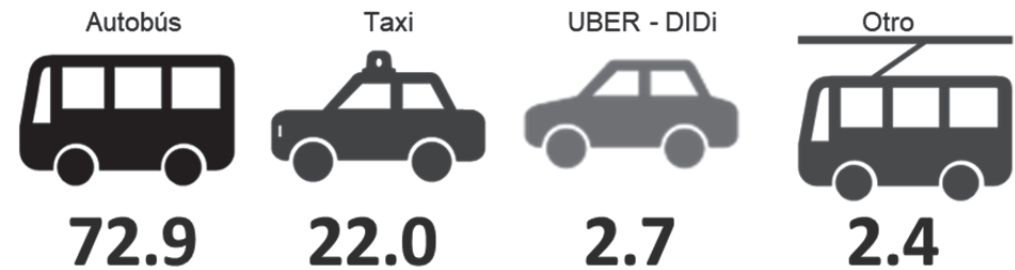


En sentido, la encuesta reporta a 48.6% mujeres cuyo tiempo de traslado es similar al reportado por Suárez 2017, al estar en el rango de 00:30 a 00:45 minutos, en tanto, 27.1 reportó entre 00:10 y 00:30 minutos, y con igual porcentaje de 15.1, están los de 01:00 a 1:30 y 1:30 o más.

El servicio de transporte público suele ser brindado en la mayoría de los casos por empresas que administran flotillas de autobuses, también están los taxis agrupados en su gran mayoría en sindicatos, sin embargo, en los últimos años con el

avance tecnológico han aparecido empresas digitales como UBER, Cabify, InDrive o Didi, quienes a través de una aplicación ponen al alcance de la población acceso a dicho servicio.

Distribución porcentual según el tipo de transporte usado con mayor frecuencia *Gráfica 15*



Por tipo de transporte usado con mayor frecuencia, se observa al autobús con el 72.9%, luego el taxi con 22.0%, los de aplicación representaron el 2.7, mientras otro tipo reportó 2.4 por ciento, en cuanto al número de taxis en el Estado, el portal digital de noticias Imagen informa que la Dirección General de Transporte del Estado de Veracruz reporta “un *total de 69 mil 870 unidades registradas en esta modalidad brindando el servicio.*” (Imagen 2023).

Gráfica 16
Distribución porcentual según motivo de uso del transporte público



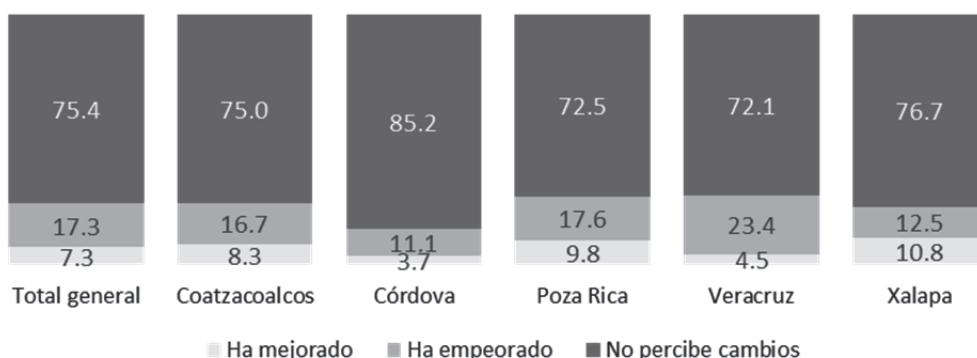
Los motivos para hacer uso del transporte público suelen ser diversos, por en el cuestionario se incluyó una pregunta orientada a conocer esta situación, en donde los resultados presentan que 51.2% de las encuestadas manifestó usarlo para ir a su trabajo, el 17.1 a la escuela, un 8.9 para ir de compras, 4.4 para llevar a sus hijas o hijos a la escuela, 3.5 para asistir a cuestiones médicas, un 2.4 lo necesita para visitas familiares, en tanto solo 0.7 para esparcimiento y 11.8 por ciento registró otros motivos.

Dada esta circunstancia es de vital importancia para una gran parte de la sociedad de disponer de un servicio de transporte público de calidad, sin embargo, es conocida la “mala fama” de este servicio, no solo por la antigüedad de más de 10 años de las unidades, sino por las constantes quejas por la mala actitud en el trato de los conductores hacia los pasajeros.

Por tal motivo, se les preguntó a las encuestadas cuál era su apreciación sobre el servicio el transporte público en comparación con el año anterior sobre la seguridad en el trayecto, obteniéndose por localidad resultados similares, pues en todos ellos, más del 72 por ciento dijo no percibir cambios, donde la ciudad de Córdoba (85.2%) tuvo el mayor porcentaje.

Distribución porcentual según la apreciación sobre la seguridad en el trayecto, en comparación con el año anterior, por localidad

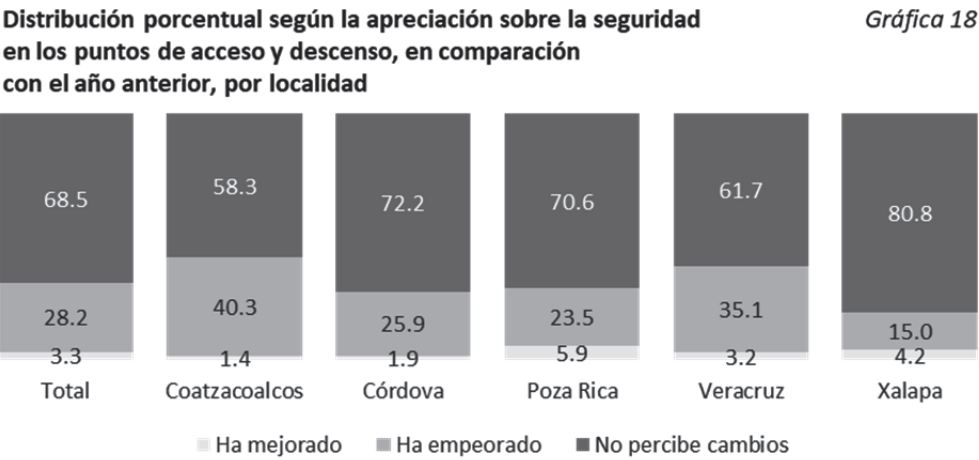
Gráfica 17



Quienes perciben que la seguridad ha empeorado, representaron 17.3%, por ciudad, Veracruz con 23.4 presenta el porcentaje mayor, mientras donde la apreciación es buena, al observar una mejoría fue en Xalapa pues representó 10.8 por ciento.

Aunque cabe mencionar que el servicio de transporte público presenta diferencias sustanciales según la magnitud de la localidad, pues en las ciudades grandes se requiere un número de mayor de unidades, a fin de satisfacer la demanda de los usuarios quienes en algunos casos deben recorrer distancias considerables, es ahí donde las usuarias pueden sentirse menos seguras.

Otro lugar donde las mujeres pueden sentirse inseguras, son los paraderos, tanto para ascenso como descenso, por ello se planteó una pregunta adicional para conocer la percepción de las encuestadas con este tema, en comparación con el año anterior.



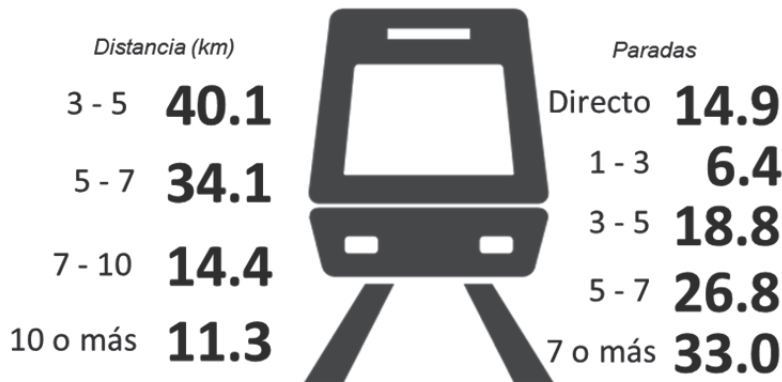
Del total de las encuestadas. El 68.5% dijo no percibir cambios, por localidad Xalapa (80.8) presentó el porcentaje mayor, seguida de la ciudad de Córdoba con 72.2%, por su parte, donde se percibe que la seguridad ha empeorado, de manera general se tiene un 28.2%, por ciudad, Coatzacoalcos muestra mayor porcentaje con 40.3, Veracruz le sigue con 35.1 por ciento. Por su parte, la apreciación de mejoría presenta los menores porcentajes, pues el resultado global se ubicó en 3.3%, mientras Poza Rica fue la ciudad donde se registró el porcentaje mayor en esta variable con el 5.9 por ciento.

Otro factor que analizar son las distancias recorridas por las usuarias al hacer uso del transporte público, así como el número de paradas realizadas por el conductor durante el trayecto hasta su destino.

En ese sentido, el 40.1% de las encuestadas dijo recorrer entre 3 y 5 kilómetros, el 34.1 entre 5 y 7 kilómetros, un 14.4% transita de 7 a 10 kilómetros, en tanto, un 11.3 por ciento tiene trayectos de más de 10 kilómetros.

Distribución porcentual según la distancia recorrida y el número de paradas del transporte

Gráfica 19



Por el número de paradas, los datos indican que 33.0% de las encuestadas señaló que, en el recorrido hacia su destino el conductor realiza 7 o más paradas, entre 5 y 7 lo reportaron el 26.8%, por su parte un 18.8 señaló solo 3 o y paradas, y 14.9 por ciento dijeron que el trayecto es directo.

El tiempo usado por las personas al trasladarse de un lugar a otro está íntimamente relacionado con la saturación del tráfico en determinadas horas del día, tan es así que, en una nota publicada en el portal digital de El Financiero en 2019, señala que *“una persona que viaja en transporte público pasa 432 horas al año en el tráfico en sus traslados entre el trabajo y casa; quienes utilizan automóvil invierten hasta 264 horas al año, lo que ocurre más en la zona metropolitana del Valle de México, Monterrey, Guadalajara, Puebla y Tlaxcala, ciudades con mayor congestión vehicular.”*(López 2019), generando dos problemas significativos, la contaminación del ambiente y la contaminación auditiva.

El horario también suele ser un factor determinante para detonar un tráfico vehicular intenso, sobre todo en las mañanas y en la tarde, cuando las personas se trasladan de sus hogares a la escuela y trabajo y viceversa.

Distribución porcentual según califica el horario en que utiliza el transporte público

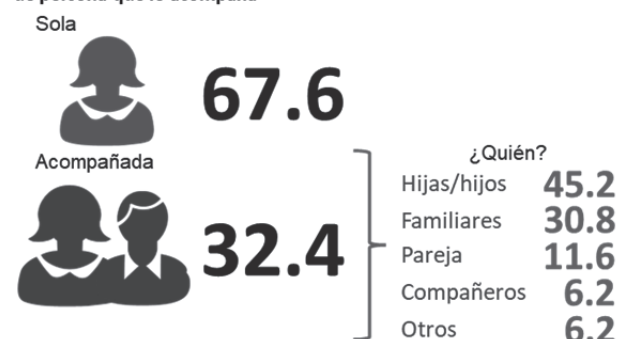
Gráfica 20



El 46.3% de las encuestadas califica el horario donde usa el transporte público como “hora pico”, es decir, cuando hay saturación de tráfico, por su parte 42.8% lo calificó como “hora promedio”, y 10.9 por ciento de ellas lo considera en una “hora de baja densidad”.

Porcentaje de las encuestadas según quién le acompaña regularmente cuando realiza sus traslados, por tipo de persona que le acompaña

Gráfica 21



Por otra parte, también se consideró conocer si al momento de usar el transporte público lo hace solo o alguna persona le acompaña, en ese sentido 67.6% de ellas mencionó trasladarse sola, mientras 32.4 dijo ser acompañada, identificando a los hijos (45.2%) principalmente.

También se observa a los familiares con el 30.8%, seguido por la pareja con 11.6, mientras que por algún compañero u otras personas representaron 6.2 por ciento cada una de esas variables.

Así como en algunas ocasiones son acompañadas cuando hacen uso del transporte público, otra característica distintiva es hacerlo cargando o llevando una bolsa de mano o de mandado o inclusive algún otro tipo de objeto, por tal motivo en las preguntas asociadas al número 12 se plantea identificar esta condición, no solo para saber si tiene esta necesidad, sino también saber el peso aproximado de los objetos que carga.



Los datos recabados señalan que 93 de cada 100 mujeres encuestadas respondieron cargar algún objeto durante su recorrido en el transporte público, de esa proporción, 88.8% dijo que los objetos eran de su propiedad.

Con relación al peso del objeto, un 40.8% señaló un peso entre los 500 gramos y un kilogramo, el 26.0 señaló entre 1 y 2 kilos, con 4 o más kilos lo reportaron el 20.3%, mientras 12.9 por ciento considero un peso entre los 2 y 4 kilos.

A la larga, esta conducta puede derivar en lesiones, pues la Secretaría de Salud señala qui *“por la cantidad de objetos que transporta en la bolsa de mano, una mujer llega a cargar en un solo costado del cuerpo, un promedio de entre cinco y diez kilos diariamente, lo que puede causar a largo plazo problemas músculo esqueléticos generalizados de leves a severos.”* (SS 2019).

La variable discapacidad también se contempló en el cuestionario, porque tal como lo explica la Organización Mundial de la Salud (OMS), esta *“forma parte del ser humano y es consustancial a la experiencia humana. Es el resultado de la interacción entre afecciones como la demencia, la ceguera o las lesiones medulares, y una serie de factores ambientales y personales,”* (OMS 2023), la cual pueden ser congénita o adquirida.

Sin embargo, en hoy día la discapacidad es detonante de discriminación y exclusión, con solo observar la infraestructura urbana a nuestro alrededor para constatar la falta de espacios adecuados que faciliten el tránsito de este tipo de personas.

El Censo de Población y Vivienda 2020 reportó un total de 4’190,805 mujeres, de ellas 831,936 (19.9%) presenta alguna discapacidad, por municipio se observa a Coatzacoalcos (21.2%) con mayor porcentaje de personas con discapacidad, una proporción de 21 de cada 100 mujeres presentan esta condición.

Población total por municipio, según discapacidad o limitación por tipo de actividad cotidiana que realiza y población con algún problema o condición mental				Tabla 6
Clave del municipio	Municipio	Población total	Discapacidad o limitación por tipo de actividad cotidiana que realiza y población con algún problema o condición mental	%
Total en el Estado		4'190,805	831,936	19.9
039	Coatzacoalcos	161,559	34,243	21.2
044	Córdoba	108,761	18,940	17.4
131	Poza Rica de Hidalgo	101,253	20,406	20.2
163	Veracruz	319,545	62,351	19.5
087	Xalapa	261,710	53,974	20.6

FUENTE: INEGI. Principales resultados por localidad (ITER). Censo de Población y Vivienda 2020.

Le sigue el municipio de Xalapa con 20.6%, después Poza Rica registró 20.2%, por su parte Veracruz reportó 19.5 y con el menor porcentaje se ubicó Córdoba con 17.4 por ciento.

Siguiendo con esa temática, los resultados indican un 7.5% de las encuestadas que reportó tener discapacidad, en tanto del 92.5% cuya respuesta fue negativa, el 6.0 por ciento señaló que su acompañante regular en sus traslados en el transporte público presenta esta condición.

Seguridad y Acoso Sexual en el Transporte público

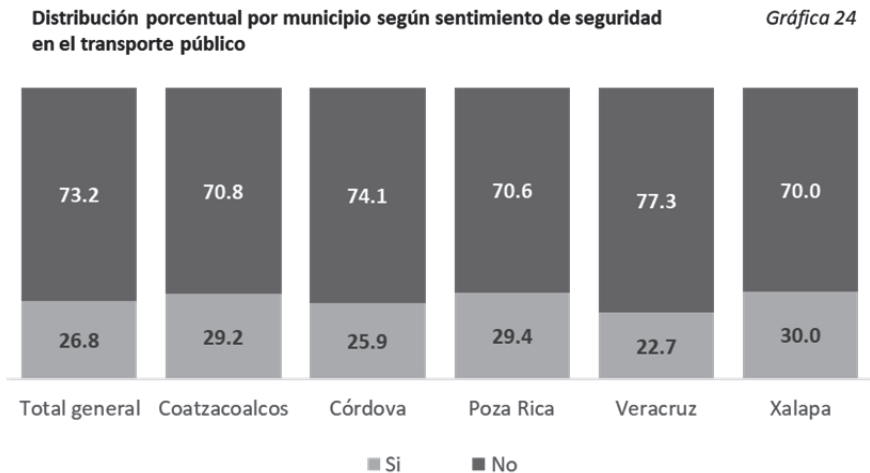


Un tema importante dentro del análisis de la información es el relacionado a la seguridad en el transporte público, razón por la cual dentro del cuestionario se destinaron una batería de preguntas orientadas a tener la percepción de las mujeres encuestadas en torno a este fenómeno, donde año con año presenta desafíos considerables.

Un dato para resaltar lo presenta la encuesta del Centro de Opinión Pública de la Universidad del Valle de México, Percepción de la seguridad en México, donde “casi dos tercios de la población siente inseguridad al viajar en el transporte público y 60% experimenta esta misma sensación al usar transporte público individual como taxi o servicios de aplicación como Uber o Didi. En caso de las mujeres este porcentaje representa el 69% y 48% de los hombres.” (UVM 2023).

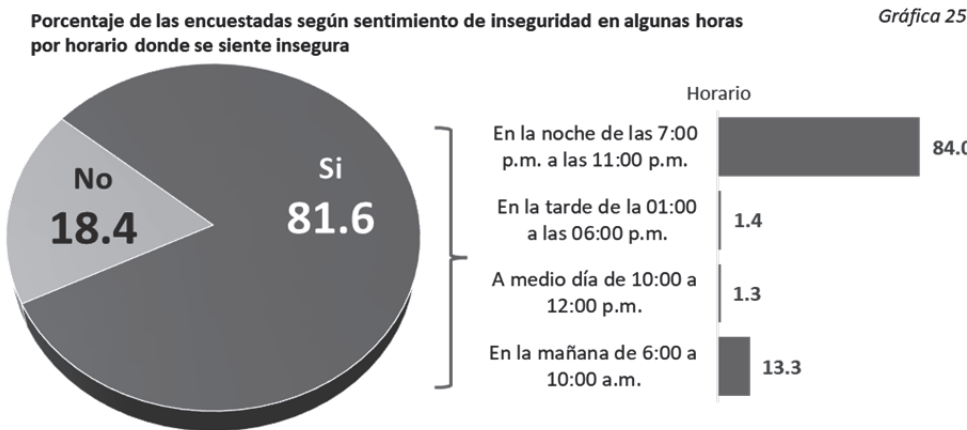
El INEGI presenta de manera anual los resultados de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), donde 61.3% de la población de 18 años y más se siente inseguro en el transporte público, dicho indicador en el caso de la población femenina se ubicó en 69.3 por ciento.

Del total de encuestadas, 26.8% expresó sentirse insegura al hacer uso del transporte público, cuando realiza sus traslados recurrentes.
Por municipio, Xalapa (30.0) reporta el mayor porcentaje de mujeres con sentimiento de



inseguridad en el uso de transporte público, le sigue Poza Rica con el 29.4%, en tanto Coatzacoalcos registró 29.2%, mientras Veracruz se ubicó en 22.7 por ciento, siendo este el menor porcentaje registrado.

El 81.6% de las encuestadas señaló sentirse insegura en determinados horarios, de ellas el 84.0% respondió en la noche, entre las 7 y las 11 p.m. Este dato deja claridad al hecho de que el sentimiento de inseguridad suele estar presente con mayor frecuencia en horarios nocturnos, “en un estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara dan luces de la situación; las mujeres señalan que los horarios más frecuentes para acosos y agresiones suceden en la noche, en un pico entre las 8:00 pm y 11:00 pm.” (Bernal, Montes 2021).



Dicha situación la enfrentan principalmente las mujeres donde su jornada laboral concluye a altas horas de la noche, “esta situación ocasiona que las mujeres limiten su movilidad, y se vean obligadas a cambiar las rutas diarias, disminuyan o eviten actividades laborales, educativas, sociales, de entretenimiento”, además “la violencia contra la mujer inhibe gravemente su capacidad para disfrutar de los derechos y las libertades en un plano de igualdad con los hombres. Las mujeres no viven la violencia de manera accidental, sino que es resultado de una discriminación arraigada y muchas veces no percibida.” (INMUEJRES 2020).

Los resultados por municipio reportan a Córdoba (92.6%) con el mayor porcentaje de encuestadas que dijeron sentirse menos seguras en algunos horarios, sin embargo, presentan el menor porcentaje de aquellas cuyo horario de 7 a 11 p.m. es donde se sienten menos seguras con el 78.0 por ciento.

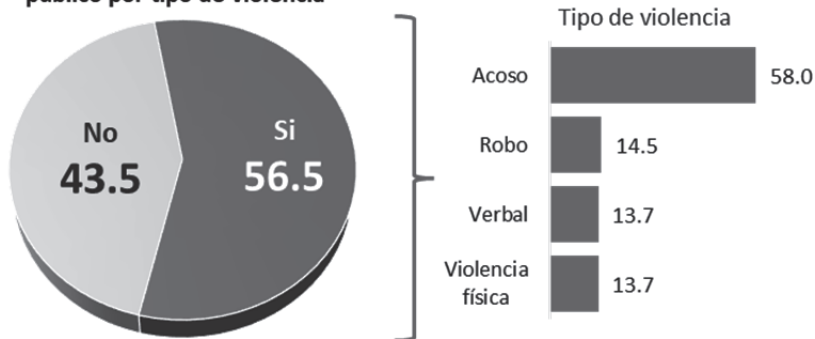
Porcentaje de encuestas por municipio, según se sienten menos seguras y horario de 7 a 11 p.m. donde se sienten menos segura Tabla 7

Municipio	Se siente menos segura	Horario de 7 a 11 p.m.
Total	81.6	84.0
Coatzacoalcos	90.3	86.2
Córdoba	92.6	78.0
Poza Rica	82.4	85.7
Veracruz	77.3	82.4
Xalapa	76.7	87.0

Por su parte, Coatzacoalcos (90.3%) también presenta un porcentaje mayor al 90 por ciento de mujeres que se sienten menos seguras en algún horario en particular, y con relación al horario más inseguro reportaron el 86.2 por ciento, siendo este el de mayor porcentaje en esta variable.

En ocasiones las mujeres suelen presenciar algún tipo de violencia ocurrida en el transporte público, tan es así, que 56.5% de las encuestadas señaló haber sido testigo de un hecho de esta característica, de ellas el tipo violencia observada fue el acoso, pues el 58.0% así lo manifestó, seguido del robo representando el 14.5%, por su parte con igual porcentaje e 13.7% se ubicaron la violencia física y la verbal.

Porcentaje de las encuestadas según fue testigo de un hecho de violencia o acoso hacia una mujer en el transporte público por tipo de violencia Gráfica 26



Sin duda esta situación genera una desigualdad entre mujeres y hombres, sobre todo por los costos asociados a ello, así como las consecuencias generadas pues al ser “víctima de acoso o violencia en alguna unidad del transporte público genera efectos psicológicos importantes, mismos que las mujeres buscarán prevenir con modificaciones en sus rutinas, aunque éstas impliquen tardar más tiempo en llegar a un destino o pagar un medio de transporte que cueste el doble.” (García 2019).

5. Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo

Objetivos de los lineamientos

Objetivo General

Establecer la organización y operación de la seguridad de las mujeres en el sistema de transporte público, a través de los mecanismos de coordinación interinstitucional en materia de movilidad y seguridad vial entre los órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, con el propósito de mejorar las condiciones y experiencias de seguridad, en el uso de transporte público para mujeres, niños y niñas, personas adultas en plenitud y personas con capacidades diferentes.

Objetivos Específicos

Mejorar las condiciones de seguridad vial, accesibilidad universal y paraderos para mujeres, niñas, niños y personas adultas en plenitud y personas con capacidades diferentes;

Establecer los mecanismos de participación de los municipios, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil en el Estado de Veracruz;

Impulsar el cambio social que permita avanzar en la construcción de la igualdad de género, a través de la seguridad y la operación y pacificar de la movilidad de las mujeres;

Identificar las oportunidades de inclusión de la perspectiva de género en la estructura institucional de los procesos de planificación social urbana sostenible, a través del análisis de los planes de acción para fortalecer sus capacidades en torno al tema de movilidad;

Identificar las oportunidades para incorporar la perspectiva de género durante el ciclo de planeación de movilidad urbana, con el objeto de incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas de movilidad urbana sostenible;

Impulsar una visión más clara de hacia dónde se debe incidir para avanzar hacia una inclusión integral de la perspectiva de género en los procesos de movilidad segura hacia las mujeres

¿A quién van dirigidos?

Los presentes lineamientos están dirigidos a:

- Usuarías del transporte públicos;
- Concesionarios/as de transporte público
- Instituciones de los 3 órdenes de gobierno involucrados en la seguridad de las usuarias del transporte público;
- Organizaciones de la sociedad civil involucradas en la seguridad de las mujeres y el uso del transporte público.

Niveles de prevención y espacios de implementación

Prevención primaria	Prevención secundaria	Prevención terciaria
Evitar que suceda	Brindar información de cómo proceder	Evitar que se repitan los casos
Implementa acciones e intervenciones que procuran espacios seguros que puedan disuadir o evitar la generación de violencia en el espacio público y el transporte público colectivo. Establece líneas de comunicación, socialización y sensibilización con respecto al problema. Así como los objetivos de reducción de la incidencia delictiva y la generación de espacios seguros para niñas y mujeres	Implementa acciones de comunicación, capacitación y difusión del qué hacer en caso de que se produzca un caso de acoso sexual, con la finalidad de que todos los actores involucrados sepan que hacer de forma inmediata, respetando principios de dignidad, respeto, no victimización y protección de los derechos humanos	Establece las acciones de prevención en el largo plazo, enfrentando las condiciones y consecuencias que puede tener la persona víctima del acoso sexual en el transporte público colectivo

¿Qué son los lineamientos?

Los lineamientos para Prevenir y Atender el Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo se presentan como un instrumento técnico que orientarán las acciones de prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en los diferentes momentos de actuación de las personas involucradas en los distintos procesos.

Para lo cual se deberán identificar los actores institucionales y sus responsabilidades en cada uno de los pasos, tanto de la prevención como de la atención a víctimas, así como en los espacios físicos y operativos de los sistemas de transporte público colectivo en los que ocurren actos de acoso sexual. Por lo tanto, los presentes lineamientos, se convierten en un conjunto de medidas, normas y objetivos generales que deben aplicarse de manera genérica en los procesos de prevención y atención a las mujeres víctimas de acoso en el transporte público.

Estos lineamientos se emiten como una respuesta a la particularización del requerimiento detallado de acciones que deriven de la necesidad operativa de los distintos ordenamientos legales como lo son una Ley, un Código, un Reglamento, un Decreto, entre otros

Los presentes lineamientos se concentran en 2 acciones: la prevención y la atención de los casos de acoso sexual en los sistemas del transporte público colectivo:

Estrategia de prevención de casos de acoso sexual y construcción de sistemas de transporte público colectivo seguros para las mujeres, adolescentes y niñas.

Estrategia de atención inmediata a los actos de acoso sexual y sus respectivas recomendaciones para la derivación por actor o persona involucrada para la atención especializada y acceso a la justicia.

Además, integran recomendaciones para incorporar la perspectiva de género en el sistema de transporte público. Los Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual en el transporte público colectivo se deberán implementar de forma integral y no seccionada para su buen funcionamiento y resultados.

Por lo que están diseñados específicamente para la prevención y atención de hechos de acoso sexual en el transporte público colectivo, no atienden ningún otro tipo de delitos, aun cuando se cometan en el transporte público.

Siempre, ante todo y en cualquier momento se debe evitar poner en riesgo a las personas involucradas, debe priorizarse en todo momento la integridad física de todas las personas y bajo ninguna circunstancia la atención del acoso sexual debe incitar al enfrentamiento con las personas agresoras por parte de ninguna de las o los actores involucrados.

¿Cuál es el propósito de los lineamientos?

Sentar las bases para la coordinación de los esfuerzos con respecto a la seguridad de las mujeres referente a la movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de género, sistémico con base en la información proporcionada

Priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, con el propósito de disminuir los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, acoso sexual en el transporte público y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

Establecer la concurrencia entre los 3 órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, a través de los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

Establecer las bases para la coordinación entre los 3 órdenes de gobierno con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que cuente con un enfoque transversal a la perspectiva de género, con las políticas sectoriales aplicables;

Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho, en especial hacia las mujeres y grupos vulnerables;

Vincular la política estatal de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo para inhibir el acoso sexual en el transporte público, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, en especial de las mujeres y grupos vulnerables bajo el enfoque de género.

Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

PASO 1: Elaboración de Diagnóstico Integral

Los diagnósticos son un método de recolección de conocimiento y análisis de modo que pueda facilitar la toma de decisiones. La realización de los diagnósticos adecuados, exigen determinadas habilidades o competencias con el objeto de que la información sea confiable.

Para realizar un buen análisis para la toma de decisiones, se deben recoger datos a través de los diagnósticos.

El diagnóstico es un proceso esencial en los trabajos que buscan comprender y abordar problemas sociales. Proporciona una base sólida para la toma de decisiones informadas y la mejora de la calidad de vida de grupos vulnerables.

El diagnóstico es un proceso metodológico de corte interpretativo, que busca conocer, comprender, describir y evaluar las necesidades o problemas sociales en un contexto determinado. La importancia del diagnóstico radica en que facilita obtener la información necesaria para programar acciones concretas (proyectos, actividades), así como para establecer estrategias y planes de acción en un contexto mayor.

1) Análisis de la incidencia delictiva.

En este apartado se buscará analizar la incidencia delictiva en el transporte público, específicamente en los temas de acoso en e transporte público.

También se buscará analizar las consecuencias que se tienen de estos hechos específicamente en las mujeres, a través de su percepción y sentimientos de inseguridad al ser tanto testigos como víctimas directas de la inseguridad, así como las acciones que han tomado con respecto a la denuncia de este tipo de hechos.

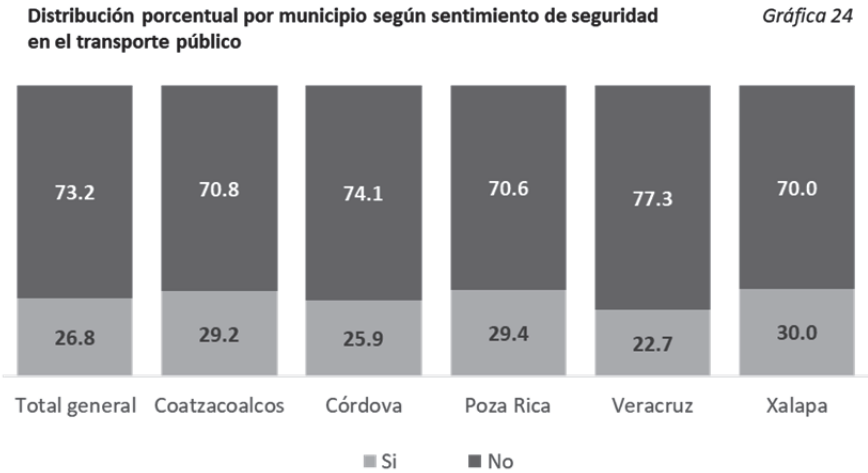
1.1 Seguridad en el Transporte

Un tema importante dentro del análisis de la información es el relacionado a la seguridad en el transporte público, razón por la cual dentro del cuestionario se destinaron una batería de preguntas orientadas a tener la percepción de las mujeres encuestadas en torno a este fenómeno, donde año con año presenta desafíos considerables.

Un dato para resaltar lo presenta la encuesta del Centro de Opinión Pública de la Universidad del Valle de México, Percepción de la seguridad en México, donde *“casi dos tercios de la población siente inseguridad al viajar en el transporte público y 60% experimenta esta misma sensación al usar transporte público individual como taxi o servicios de aplicación como Uber o Didi. En caso de las mujeres este porcentaje representa el 69% y 48% de los hombres.”* (UVM 2023).

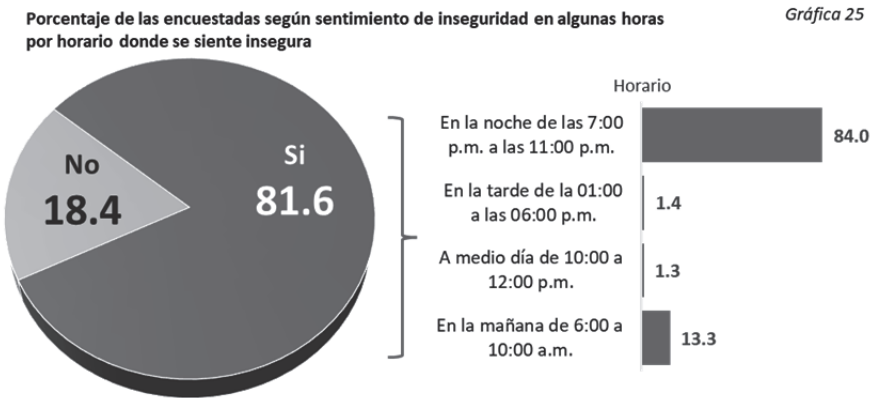
El INEGI presenta de manera anual los resultados de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), donde 61.3% de la población de 18 años y más se siente inseguro en el transporte público, dicho indicador en el caso de la población femenina se ubicó en 69.3 por ciento.

Del total de encuestadas, 26.8% expresó sentirse insegura al hacer uso del transporte público, cuando realiza sus traslados recurrentes, de ellas el 14.7% dijo el camión o autobús como el medio de transporte inseguro, en tanto, el 15.1 por ciento señaló con esta característica al servicio de taxi.



Por municipio, Xalapa (30.0) reporta el mayor porcentaje de mujeres con sentimiento de inseguridad en el uso de transporte público, le sigue Poza Rica con el 29.4%, en tanto Coatzacoalcos registró 29.2%, mientras Veracruz se ubicó en 22.7 por ciento, siendo este el menor porcentaje registrado.

El 81.6% de las encuestadas señaló sentirse insegura en determinados horarios, de ellas el 84.0% respondió en la noche, entre las 7 y las 11 p.m. Este dato deja claridad al hecho de que el sentimiento de inseguridad suele estar presente con mayor frecuencia en horarios nocturnos, *“en un estudio en el Área Metropolitana de Guadalajara dan luces de la situación; las mujeres señalan que los horarios más frecuentes para acosos y agresiones suceden en la noche, en un pico entre las 8:00 pm y 11:00 pm.”* (Bernal, Montes 2021).



Dicha situación la enfrentan principalmente las mujeres donde su jornada laboral concluye a altas horas de la noche, *“esta situación ocasiona que las mujeres limiten su movilidad, y se vean obligadas a cambiar las rutas diarias, disminuyan o eviten actividades laborales, educativas, sociales, de entretenimiento”,* además *“la violencia contra la mujer inhibe gravemente su capacidad para disfrutar de los derechos y las libertades en un plano de igualdad con los hombres. Las mujeres no viven la violencia de manera accidental, sino que es resultado de una discriminación arraigada y muchas veces no percibida.”* (INMUEJRES 2020).

Los resultados por municipio reportan a Córdova (92.6%) con el mayor porcentaje de encuestadas que dijeron sentirse menos seguras en algunos horarios, sin embargo, presentan el menor porcentaje de aquellas cuyo horario de 7 a 11 p.m. es donde se sienten menos seguras con el 78.0 por ciento.

Porcentaje de encuestas por municipio, según se sienten menos seguras y horario de 7 a 11 p.m. donde se sienten menos segura

Tabla 7

Municipio	Se siente menos segura	Horario de 7 a 11 p.m.
Total	81.6	84.0
Coatzacoalcos	90.3	86.2
Córdoba	92.6	78.0
Poza Rica	82.4	85.7
Veracruz	77.3	82.4
Xalapa	76.7	87.0

Por su parte, Coatzacoalcos (90.3%) también presenta un porcentaje mayor al 90 por ciento de mujeres que se sienten menos seguras en algún horario en particular, y con relación al horario más inseguro reportaron el 86.2 por ciento, siendo este el de mayor porcentaje en esta variable.

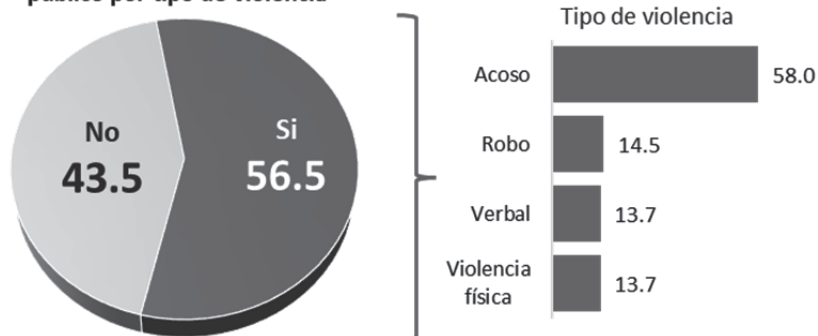
Los horarios nocturnos suelen ser los más peligrosos, porque los acosadores aprovechan la oscuridad para cometer el delito, por eso es necesario tener vigilancia permanente.

En ocasiones las mujeres suelen presenciar algún tipo de violencia ocurrida en el transporte público, tan es así, que 56.5% de las encuestadas señaló haber sido testigo de un hecho de esta característica, de ellas el tipo violencia observada fue el acoso, pues el 58.0% así lo manifestó, seguido del robo representando el 14.5%, por su parte con igual porcentaje e 13.7% se ubicaron la violencia física y la verbal.

Sin duda esta situación genera una desigualdad entre mujeres y hombres, sobre todo por los costos asociados a ello, así como las consecuencias generadas pues al ser *“víctima de acoso o violencia en alguna unidad del transporte público genera efectos psicológicos importantes, mismos que las*

Porcentaje de las encuestadas según fue testigo de un hecho de violencia o acoso hacia una mujer en el transporte público por tipo de violencia

Gráfica 26



mujeres buscarán prevenir con modificaciones en sus rutinas, aunque éstas impliquen tardar más tiempo en llegar a un destino o pagar un medio de transporte que cueste el doble.” (García 2019).

Cuando el hecho de violencia los sufrió la encuestada se observa que 39.5 de ellas así lo manifestó, en tanto los municipios de Veracruz y Xalapa con 42.5% cada uno, fue donde se presentaron los mayores porcentajes en esta situación.

De las mujeres que dijeron haber sufrido violencia en el transporte público el 60.0% manifestó ser solteras, según la edad, el 49.4% tienen entre 20 y 40 años, por otra parte por su ocupación principal se tiene que 43.3 dijeron ser empleadas y el 20.8 por ciento se dedican a las labores del hogar.



Cuando analizamos el tipo de violencia sufrida por las encuestadas a nivel municipio se puede observar que el acoso presenta el mayor porcentaje en todos, siendo Coatzacoalcos donde se presenta el mayor porcentaje con el 73.3%, mientras el promedio estatal reportó 63.5%, seguido por Poza Rica que reporta el 71.4 por ciento, por el contrario, Xalapa presentó el menor porcentaje con 58.8 por ciento.

El robo es también el tipo de violencia que reporta un porcentaje a considerar en algunos municipios, por ejemplo, Córdova (33.3%) es donde se presentó el mayor porcentaje, seguido de Poza Rica (21.4%), sin embargo, Xalapa con 7.8 por ciento es donde se observa el menor porcentaje de este abusivo delito.

Resalta también el porcentaje de la violencia verbal registrada en el municipio de Xalapa, con el 27.5% es la mayor en comparación con el resto de los municipios donde se levantó la encuesta, mientras con el 6.7% Córdova reporta el menor porcentaje con relación a la violencia en comento.

Gráfica 28
Distribución porcentual según
persona que perpetró
la violencia



Alineado con la violencia o acoso es poder identificar a la persona agresora, en ese caso, los datos obtenidos permiten observar al pasajero como principal agresor al representar 69.7%, seguido por el conductor con el 12.9%.

También se identificó a agentes de tránsito o policías con un 3.4%, y por último el 14.0 por ciento correspondió a otro tipo de agresor.

Resulta difícil poder describir el perfil del agresor, pues *“cualquier hombre puede violentarlas sexualmente independientemente de la edad, la condición social o el tipo de transporte.”* (EPADEQ 2019).

Otro aspecto del análisis correspondió al tiempo transcurrido en que sucedió la agresión, pues con ello se puede identificar si ha sido reciente o no.

El 35.4% de las encuestadas manifestó que el hecho aconteció hace más de un año, una de cada cuatro dijo hace menos de seis meses.

En tanto 22.5% reportó hace menos de un año, así mismo 16.3 por ciento registró haber sido recientemente, al ser menos de un mes. Además de cada 100 encuestadas 42 señala que la temporalidad de la agresión fue muy reciente, pues estas representan hace menos de seis meses.

**Distribución porcentual según tiempo
en que sucedió la violencia o acoso**

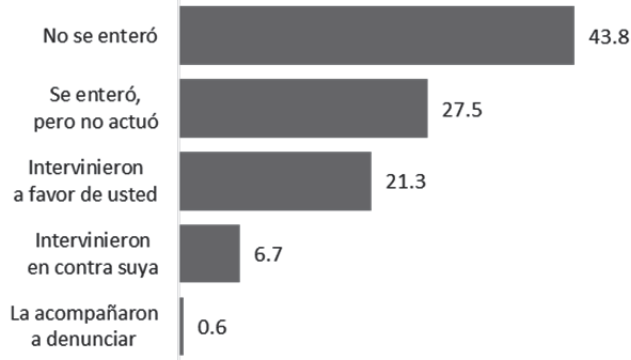


Gráfica 29

Hace más de un año	35.4
Hace menos de un año	22.5
Hace menos de 6 meses	25.8
Hace menos de un mes	16.3

Distribución porcentual según reacción del conductor ante la violencia o acoso hacia la encuestada

Gráfica 30



También se planteó una pregunta orientada a identificar cuál fue la reacción del conductor del transporte público, siendo determinante en muchos de los casos para ayudar a la mujer ante dicha agresión. Los datos señalan que 43.8% de ellos ni siquiera se enteró de lo sucedido.

Por su parte el 27.5% se enteró, sin embargo, no actuó para brindar auxilio a la víctima, quizás para evitar verse involucrado en dicha situación; en cambio uno de cada cinco conductores intervino a favor de la encuestada, aquellos que tuvieron una actividad diferente representaron 6.7% pues

intervinieron en contra de la víctima, en tanto el 0.6 por ciento, tuvieron la empatía para acompañarla a presentar la denuncia correspondiente.

1.2 Acoso sexual

En algunas ocasiones las mujeres atestiguan hechos de acoso sexual cuando están usando el servicio de transporte público, sin embargo, este tipo de persona es *“probablemente no intervenga debido a una serie de factores que se encuentran estrechamente relacionados y que operan de manera dinámica en la mente de tal manera que no hacen nada por ayudar a la víctima”* (Molina, López & Chácez 2023).

Un 39.7% de las encuestadas mencionó haber atestado un hecho de acoso sexual ocurrido en un transporte público, siendo este de manera reciente, pues de ellas, el 53.1% dijo haber sido hace menos de seis meses.

Porcentaje de las encuestadas según fueron testigos de acoso sexual en el transporte público, por temporalidad del hecho

Gráfica 33



Una cosa es convertirse en testigo de un hecho de acoso sexual y otro muy diferente ser la víctima, experimentar en carne propia la invasión a su intimidad personal impactando severamente en su autoestima, generando además un sentimiento de impotencia, derivando en cambios de conducta, tales como su forma de vestir, usar rutas diferentes al ir al trabajo a la escuela e inclusive, dejar de usar el transporte público

El acoso al cual están expuestas las mujeres cada día ya sea en su trabajo o en los espacios públicos como el transporte, se puede manifestar de distintas formas, incluyendo *“silbidos, besos, gestos con la mano, expresiones, sonidos, toqueteos, alusiones personales, sexuales, directas o indirectas al cuerpo, miradas lascivas e insinuantes, arrinconamiento en vehículos, bloqueo del paso o acciones grupales y fotografías sin su consentimiento, hasta intimidación y acoso verbal, masturbación, exhibicionismo, acecho y persecución de la víctima fuera de la zona del transporte público.”* (Nochebuena 2022).

Porcentaje de las encuestadas que han sido víctimas de acoso sexual, según temporalidad y su reacción ante el hecho

Gráfica 34



De cada 100 mujeres entrevistadas, 27 dijeron haber experimentado un incidente de acoso sexual en el transporte público, con relación a la temporalidad, 45.5% de ellas dijo que fue reciente, es decir menos de seis meses, por su parte 32.3 por ciento dijo que fue más de un año, sin embargo, la temporalidad no cambia la gravedad de la violencia hacia la mujer.

Además, el 62 por ciento eran solteras, por ocupación se reportó que 24.5% eran estudiantes, 44.6 empleadas y 18.2 por ciento dedicadas a labores del hogar, por rango de edad se tiene que 20.7% tenía entre 18 y 20 años, el 52.9% entre 20 y 40 años.

Ante este suceso es interesante conocer la reacción de la mujer violentada, por tal motivo, de las encuestadas que dijeron haber sufrido acoso sexual en el transporte público, un 33.9% de ellas le reclamó a su agresor, es de llamar la atención que 29.8% no hizo nada.

Sin duda el miedo suele ser un factor determinante para no hacer nada ante un hecho tan aberrante como el acoso sexual, pues ellas lo describen *“como un miedo paralizante que impide generar una respuesta, pues como identidades femeninas construidas culturalmente como débiles es considerada como potencial objeto de violencia, y esto conlleva la interiorización de considerarse así y por ende la imposibilidad de defenderse.”* (Molina, López & Chávez, 2022: 13).

Por otra parte, 14.9% pidió ayuda a los pasajeros, el 8.3% pidió ayuda al conductor del transporte público, mientras las que los denunciaron y las que lo golpearon, representaron el 6.6 por ciento respectivamente.

1.3 Presentación de denuncias de acoso sexual y atención en los sistemas de transporte público colectivo

Las condiciones administrativas y jurídicas para presentar una denuncia por este tipo de delito, suele ser un factor determinante en las mujeres para no proceder a realizarla, pues *“datos de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), en su edición de diciembre de 2020, revelan que entre julio y diciembre de 2020 el 98.6% de los casos de violencia sexual que sufrieron las mujeres mayores de 18 años no fueron denunciados o no se inició una investigación.”* (México evalúa 2021).

Aunado a lo anterior otro factor que inhibe el interés de las mujeres por presentar una denuncia es el exceso de burocratismo, pues *“año con año continúan siendo víctimas y que van desde el hogar hasta las calles; debido a los trámites burocráticos y el costo que implica culminar un proceso legal en contra de su agresor, pues el 80% de ellas desisten de seguir el pleito legal.”* (Hernández 2022).

Sin embargo, también el desconocimiento del procedimiento para presentar una denuncia de este delito suele incidir en la decisión de las mujeres violentadas a realizar dicho trámite, tan es así que 88.5% de las encuestadas dijo no conocer los pasos para efectuarla.

Los resultados por municipio reportan a Xalapa (94.2%) y Córdoba (92.6%) con porcentajes mayores al 92 por ciento, mientras Veracruz (88.3) y Poza Rica (86.3) también registran altos porcentajes, en tanto, sólo Coatzacoalcos tuvo 77.8% el menor en comparación con el resto de los municipios.

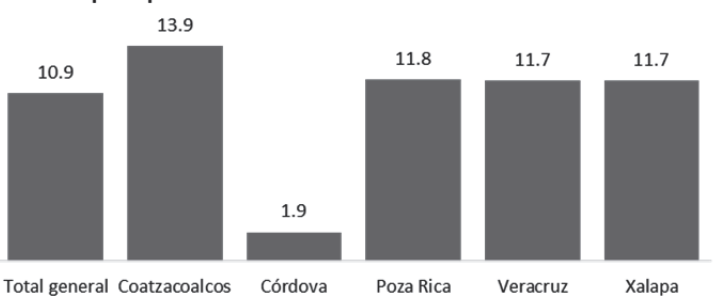
Porcentaje de las encuestadas según conocimiento de los pasos para denunciar los casos de acoso sexual

Gráfica 35



Porcentaje de las encuestadas por municipio según en el último año, han reportado ante la autoridad un acto de acoso sexual en el transporte público

Gráfica 36



La pregunta 16.2 se dirigió a conocer si en el último año, las encuestadas habían reportado a la autoridad algún acto de acoso sexual ocurrido en el transporte público, 11 de cada 100 respondieron afirmativamente.

Los porcentajes por municipio son menores al 15%, donde Coatzacoalcos (13.9%) es el de mayor valor, no así Córdoba que reporta apenas el 1.9 por ciento.

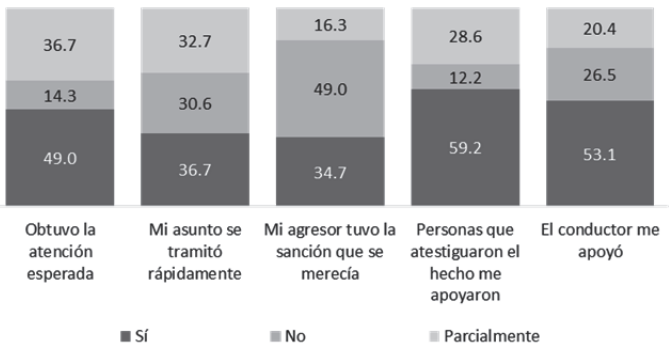
Estos datos son reflejo de la desconfianza hacia las autoridades, ya que, en ese sentido, “la ENVIPE 2021 estima que los principales motivos que llevan a la población víctima de un delito a no denunciar son por circunstancias atribuibles a la autoridad, tales como considerar la denuncia como pérdida de tiempo con 33.9% y la desconfianza en la autoridad con 14.2 por ciento”. (INEGI 2021).

Aunado a lo anterior, de las que en el último año reportaron el hecho ante la autoridad, el 49.0% de ellas sí obtuvo la atención esperada, un 36.7% fue de manera parcial, en tanto, para el 14.3 por ciento, el resultado fue negativo.

Con relación a que el asunto se tramitó rápidamente, se observa que 36.7% respondió que sí, para 32.7% el resultado fue negativo, y para 30.6 por ciento fue parcialmente. Cuando una persona ha sido víctima de algún delito, tiene la opción de presentar la denuncia, esperando una sanción justa para el delincuente, en ese sentido, para 49.0% de las encuestadas que denunciaron, el agresor no recibió la sanción que merecía.

Porcentaje de las encuestadas que en el último año reportaron ante la autoridad un acto de acoso sexual en el transporte público, según resultado obtenido

Gráfica 37



En cambio, para 34.7% sí se le dio una sanción justa, en correspondencia con el delito cometido, por su parte, 16.3 por ciento sintieron que la sanción emitida fue parcialmente la adecuada.

Uno de los factores necesarios para que la autoridad judicial pueda emitir una sanción con base en las leyes vigentes, es presentar las pruebas suficientes para acreditar la culpabilidad del agresor, por eso los testimonios de los pasajeros, sí como la del conductor, pueden ser elementos fundamentales para ello.

Por tal motivo, 59.2% dijo haber recibido ayuda por parte de los pasajeros, y 53.1 por parte del conductor, cuando el apoyo brindado fue de manera parcial, 28.6% fue de los pasajeros y 20.4 de los conductores, por el contrario, en el caso de las denunciante que no recibieron algún tipo de apoyo, los porcentajes registrados corresponde a 28.6% de los pasajeros y 20.4 por ciento no contó con la ayuda del conductor del transporte público.

Porcentaje de las encuestadas según priorización de elementos que la harían sentirse más segura en el transporte público

Gráfica 38



La última pregunta se enfocó a determinar la priorización de los factores que consideren más importantes para hacerlas sentirse más seguras de no sufrir acoso sexual en el transporte público.

Los resultados indican que 32.4% señaló el uso de cámaras digitales funcionales en los autobuses, pues estos podrían convertirse a la postre en elementos probatorios de la culpabilidad de los agresores de estos delitos.

Un 18.0% consideró la necesidad de instalar botones de emergencia, tanto en los paraderos como en las unidades del transporte público, ya sea de los llamados de pánico o los de auxilio, un 17.7% dijo incrementar la presencia de manera aleatoria del personal de seguridad pública, con la intención de disminuir la intencionalidad del agresor.

Además 10.9% considera importante que las unidades dispongan de la información necesaria para orientar a las mujeres como proceder en caso de ser víctima de acoso sexual, el 8.0% considero mejor iluminación al interior de las unidades, sobre todo estén todas en funcionamiento; un 6.0 por ciento indicó la capacitación a los conductores, no solo en cuanto a poder brindar un buen servicio, sino también poder saber cómo actuar en caso de que en su unidad se presente este hecho. Con menor importancia están la realización de campañas de sensibilización que reportó 3.5%, y por último paraderos más seguros representó 2.9 por ciento.

Con el análisis de los resultados obtenidos del levantamiento del cuestionario de movilidad de las mujeres, con la finalidad de contribuir a la movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad, permite tener un panorama de dichas condiciones, así como la obtención de información útil para poder desarrollar políticas públicas orientadas a generar condiciones de igualdad entre mujeres y hombres, sobre todo, garantizando una vida libre de violencia.

1.4 Víctimas de acoso sexual en el transporte público

El Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres (BANESVIM) es un sistema donde se integran expedientes digitales que dan cuenta sobre la violencia hacia las mujeres garantizando la protección de sus datos personales, donde se tiene el registro de los casos de acoso sexual en los tipos del servicio de transporte público en el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave durante los últimos 14 años, es decir del 2010 al 2023.

En ese sentido, de 2010 a 2023 se tienen registrado un total de 368 víctimas de acoso en el transporte público, de ellas 36.1% se dio en transporte urbano, 33.2% en el servicio privado, en tanto, un 30.7 por ciento fue en el foráneo, con lo cual se observa que la ocurrencia se presenta en proporciones similares en cada tipo de servicio de transporte público, esto permite observar la razón de inseguridad de las mujeres al hacer uso de este servicio, porque no importando cual usen, quedan expuestas a esta violencia.

Número de víctimas de acoso sexual por grupos quinquenales de edad, según tipo de servicio de transporte público donde ocurrió el incidente Tabla 10
2010 - 2023

Grupos quinquenales de edad	Total	Foráneo			Privado			Urbano		
		2010	2015	2020	2010	2015	2020 -	2010	2015	2020
		-	-	-	-	-	2023	-	-	-
		2014	2019	2023	2014	2019		2014	2019	2023
Total	368	46	60	7	1	22	99	23	41	69
0 a 4 años	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0
5 a 9 años	5	3	1	0	0	0	0	0	0	1
10 a 14 años	21	7	3	0	0	1	2	2	3	3
15 a 19 años	50	5	12	1	0	1	8	8	9	6
20 a 24 años	60	5	4	1	0	2	24	1	6	17
25 a 29 años	58	11	13	0	0	4	11	3	7	9
30 a 34 años	40	6	5	2	0	3	16	3	1	4
35 a 39 años	40	2	9	0	1	3	10	2	5	8
40 a 44 años	31	3	5	0	0	3	10	0	3	7
45 a 49 años	17	1	3	1	0	2	5	2	2	1
50 a 54 años	11	1	1	0	0	0	5	0	1	3
55 a 59 años	9	0	2	1	0	1	2	0	1	2
60 a 64 años	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1
65 a 69 años	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1
70 a 74 años	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Sin registro de edad	18	1	0	1	0	2	4	1	3	6

FUENTE: Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres (BANESVIM).
Elaboración propia

Cuando se analiza por la modalidad del servicio, en primera instancia el foráneo presenta un incremento de 30.4% del periodo de 2010 – 2014 al 2015 – 2019, al pasar de 46 a 60 casos, sin embargo, para el siguiente periodo de 2020 – 2023 disminuye 88.3 por ciento.

El servicio privado brindado mediante el uso de aplicaciones digitales de empresas como UBER, DIDI, Cabify, Indrive por mencionar algunos, tiene una presencia mayor a partir de 2019, en ese sentido, del periodo de 2014 – 2019 al 2020 – 2023 presenta un aumento de 350%, pasando de 22 a casi 100 casos.

Llama la atención este dato, pues uno de los beneficios publicitados por este tipo de empresas es la seguridad de las usuarias, al garantizar esta condición por las características distintivas de la aplicación, donde se tiene el registro del vehículo, del conductor y mediante el sistema de GPS dar

seguimiento en tiempo real de la ruta del viaje requerido, sin embargo, los datos reportan una incidencia considerable de casos cometidos por los socios de estas corporaciones.

Por su parte el servicio de transporte urbano esta concesionado a empresas privadas, para brindar este servicio a un mayor número de personas, presenta un incremento de 78.3% entre el periodo del 2010 al 2014 y el del 2015 al 2019, pasando de un total 23 a 41 casos, en tanto, para el siguiente periodo disminuye a 68.3%, siendo aún un porcentaje elevado.

Por grupos de edad se tiene que del total de casos ocurridos el 53.8% tiene entre 20 y 39 años de edad, un 21.2% son menores de 20 años, por su parte 18.5 tienen entre 40 y 59 años, y las mujeres de la tercera edad representaron el 1.6 por ciento,

De los casos ocurridos en el transporte foráneo 51.3% están en el rango de 20 a 39 años, casi el 30 por ciento son jóvenes, el 15.9% tienen entre 40 y 59 años, y la gente mayor apenas reportó 1.8 por ciento.

Los datos del servicio privado presentan un 60.7% de los casos reportados por mujeres entre los 20 y 49 años, las de 40 a 59 años representaron el 23.0%, mientras las mujeres menores de 20 años apenas tuvieron un 9.8 por ciento. Este tipo de servicio por lo general es más demandado por mujeres trabajadoras las cuales se concentran principalmente en el rango de las que son mayores de 20 años y menores de 40 años, además de tomar en consideración la factibilidad de hacer uso apropiado de la tecnología digital como lo son las aplicaciones disponibles en los teléfonos celulares.

El transporte urbano presenta la misma tendencia donde las mujeres entre 20 y 39 años sufren más el acoso sexual, al representar casi el 50 por ciento, sin embargo, llama la atención los casos reportados por las mujeres jóvenes, al registrar 24.8%, es decir, una de cada cuatro ha tenido este incidente.

Los datos también es un indicativo del aumento año con año de los casos de acoso sexual en el transporte público, pues en 2010 apenas fueron registrados cuatro, para el 2022 este número se ubicó en 72, es decir 1,675% de incremento.

Sin embargo, cabe precisar también el hecho de que ante la falta de protocolos de atención en años anteriores, muchos de los casos no fueron reportados, las mujeres como hoy en día, por diversos factores se abstienen de realizar este procedimiento, por ello, la importancia de las campañas de difusión y programas orientados a sensibilizar a las mujeres para denunciar el acoso sexual, pues mediante ello se puede tener claridad del impacto de este delito y con esta base establecer políticas públicas bien definidas para disminuir y erradicar esta degradante conducta.

1.5 Violencia hacia las mujeres en el Transporte Público

Por otra parte, los datos recabados reportan un total de 600 registros de violencia hacia las mujeres en el transporte público del 2010 al 2023, donde 32.0% fue la violencia psicológica, seguida de la violencia física que reportó 27.8 por ciento.



La de tipo sexual representó el 23.8%, la económica registró 8.3, por su parte la patrimonial se ubicó en 6.2%, mientras la digital quedó en 0.8 y con 1.0 por ciento fue por otro tipo de violencia.

La violencia hacia las mujeres suele manifestarse de diferentes maneras vulnerando sus derechos humanos, tan es así que “se producen muchos casos cada día en todos los rincones del planeta. Este tipo de violencia tiene graves consecuencias físicas, económicas y psicológicas sobre las mujeres y las niñas, tanto a corto como a largo plazo, al impedirles participar plenamente y en pie de igualdad en la sociedad.” (ONU Mujeres)

Por tipo de servicio, los casos registrados en el transporte privado indican un 41.2%, el transporte urbano reportó 31.0, mientras el 27.8 por ciento correspondió al tipo foráneo, por lo tanto, es de llamar la atención el porcentaje del servicio privado donde a pesar de iniciar a brindar el servicio con mayor frecuencia a partir del 2019, los registros lo ubican con el mayor porcentaje, pues en cinco años se reportaron un total 244 casos de violencia hacia las mujeres.

Número de casos de violencia hacia las mujeres por tipo de violencia, según modalidad de servicio de transporte público donde ocurrió el incidente 2010 - 2023

Tabla 11

Tipo de violencia	Total	Foráneo			Privado			Urbano		
		2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020
		2014	2019	2023	2014	2019	2023	2014	2019	2023
Total	600	56	95	16	2	42	203	27	47	112
Digital	5	0	0	0	0	0	4	0	0	1
Económica	50	3	15	4	0	4	19	0	0	5
Física	167	23	33	2	1	10	59	6	14	19
Patrimonial	37	1	8	1	0	3	17	0	0	7
Psicológica	192	14	21	6	1	17	76	4	10	43
Sexual	143	15	18	3	0	8	25	17	23	34
Otro	6	0	0	0	0	0	3	0	0	3

FUENTE: Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres (BANESVIM). Elaboración propia

Según la modalidad del servicio se observa en primera instancia al tipo foráneo, donde son un total de 167 casos, de esos el 56.9% se dieron en el periodo del 2015 al 2019, disminuyendo considerablemente en 83.2% en el periodo de 2020 a 2023 al pasar de 96 a 21 casos reportados.

El tipo de violencia de mayor prevalencia es la física, reportando 34.7% de los casos registrados, seguida de la psicológica con 24.6%, mientras la sexual se ubicó en 21.6 por ciento, en la mayoría de lo documentado estos son los principales tipo de violencia hacia las mujeres.

El servicio privado presenta una tendencia similar a la del tipo foráneo al registrar el mismo orden de incidencia, donde está primero la psicológica, la física y después la sexual, al reportar 38.1%, 28.3% y 13.4 por ciento respectivamente.

Se observa un cambio significativo en el comportamiento de los casos reportados en el servicio de transporte público urbano, registrando a la violencia sexual en primer lugar, donde se tiene un 39.8%, precisamente este dato es el indicador de mayor alerta por ser el medio de transporte más utilizado por las mujeres para el desarrollo de sus actividades dependiendo del rol social que desempeñe.

Posteriormente se tiene a la violencia psicológica con 30.6% seguida de la violencia física con el 21.0 por ciento. Los principales tipos de violencia son sin duda la psicológica, la física y la sexual, tal como lo resaltan los datos presentados en párrafos anteriores, por lo tanto, lo relevante es el hecho de que la violencia hacia las mujeres tiene un impacto en su desarrollo personal, pues *“distintos estudios a nivel mundial muestran que, además, la violencia genera afectaciones a la salud tales como depresión y propensión hacia las adicciones.”* (Martínez 2019)

1.6 Modalidades de la violencia hacia las mujeres

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia define a las modalidades de la violencia como las *“formas, manifestaciones o los ámbitos de ocurrencia en que se presenta la violencia contra las mujeres,”* (CDHU 2023) además en el Título II se describen de manera específica cada una de ellas.

De los 369 casos reportados el 40.4% correspondió a la modalidad comunitaria, definida como *“los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación o exclusión en el ámbito público”* (CDHU 2023), quedando el servicio de transporte público incluida en ella.

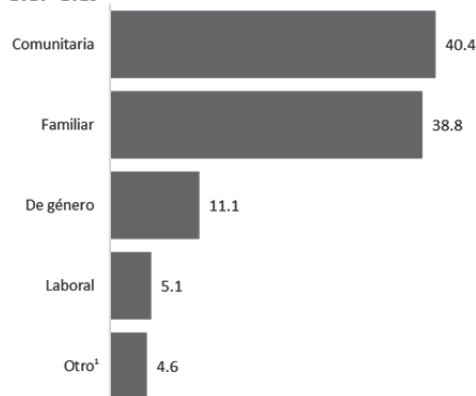
Le sigue con el 38.8% la familiar, paradójicamente este debería ser un lugar donde el respeto y el buen trato entre sus integrantes prevalezca de manera permanente.

La realidad es muy diferente pues la violencia familiar es *“el acto abusivo de poder u omisión intencional, dirigido a dominar, someter, controlar, o agredir de manera física, verbal, psicológica, patrimonial, económica y sexual a las mujeres, dentro o fuera del domicilio familiar”* (CDHU 2023), además la información

estadística señala que *“a nivel nacional, la tasa de violencia familiar alcanzó 547 casos por cada 100,000 habitantes en 2020, mucho mayor a la tasa de 334 casos en 2015.”* (IEP 2023). Con menor porcentaje se ubican la de género (11.1%), laboral (5.1%) y en el rubro de otro (4.6%) se incluyó a la institucional, la familiar equiparada, la escolar y la feminicida.

El análisis de los casos por tipo de servicio del transporte público permite observar en primera instancia al foráneo donde se reportaron 113 casos del 2010 al 2023, representando el 30.7% con relación al total registrado.

Distribución porcentual de los casos registrados de violencia hacia las mujeres en el transporte público, por modalidad 2010 - 2023 Gráfica 40



1/ Incluye: institucional, familiar equiparada, escolar y feminicida.
FUENTE: Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres (BANESVIM). Elaboración propia

Número de casos de violencia hacia las mujeres por modalidad, según tipo de servicio de transporte público
2010 - 2023

Tabla 11

Tipo de violencia	Total	Foráneo			Privado			Urbano		
		2010 2014	2015 2019	2020 2023	2010 2014	2015 2019	2020 2023	2010 2014	2015 2019	2020 2023
Total	369	46	60	7	1	23	99	23	41	69
De género	41	0	1	5	0	5	17	0	1	12
En la comunidad	149	20	27	2	0	2	17	19	26	36
Escolar	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Familiar	143	25	28	0	1	10	46	4	14	15
Familiar equiparada	11	0	0	0	0	1	8	0	0	2
Feminicida	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Institucional	3	0	0	0	0	0	2	0	0	1
Laboral	19	1	4	0	0	4	9	0	0	1

FUENTE: Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres (BANESVIM).
Elaboración propia

Este tipo de servicio tiene un aumento de casos del 30.4% del periodo 2010 – 2014 al 2015 – 2019 pasando de 46 a 60 reportes, sin embargo, en el siguiente periodo disminuye un 88.3 puntos porcentuales, en tanto, la modalidad de mayor frecuencia es la familiar con 46.9% seguida de la comunitaria representando el 43.4 por ciento,

Nuevamente el servicio privado de transporte público tiene una tendencia creciente, pues del periodo de 2015 – 2019 al 2020 – 2023 pasa de 23 casos a casi 100, implicando un 330.4% de aumento, donde la violencia familiar representó 46.3 por ciento.

Por último, el servicio de transporte urbano representó el 36.0% del total de casos reportados, siendo el mayor con relación a los dos otros tipos de servicio de transporte público, además, se observa el aumento de reportes con el paso de los años.

En el periodo 2010 – 2014 se registran 23 incidentes, para el siguiente del 2015 al 2019 fueron 41, es decir, un incremento del 78.3%, por otra parte, en el periodo del 2020 al 2023 crece el número de casos al reportarse 69, sin embargo, porcentualmente es menor al ubicarse en 68.3 por ciento.

Por modalidad, se observa que la violencia comunitaria registró el 60.9% de todos los casos reportados del 2010 al 2023 seguida de la violencia familiar la cual se ubicó en 24.8 por ciento, mostrando un comportamiento similar con lo reportado por el servicio foráneo y el privado.

El análisis de estos registros contribuye a fortalecer el estudio de la violencia hacia a las mujeres ocurridos en el servicio del transporte urbano, porque proviene de una fuente donde se recolectan los casos reportados por las instancias de gobierno encargadas de dar seguimiento a este fenómeno social, hechos donde se puede visibilizar a las víctimas y con base en ello tener un panorama de la realidad, y en consecuencia diseñar e implementar políticas públicas encaminadas a mejorar la seguridad de las mujeres.

2) Definición del área de implementación

En el diagnóstico se buscó analizar la problemática que presenta las condiciones de seguridad de las mujeres en el transporte público, el área de aplicación del diagnóstico se definió en razón de la densidad de población.

Para ello se llevó a cabo el levantamiento y análisis de los elementos o componentes físicos existentes. Dichos componentes son:

- 1) Municipio con la mayor densidad de población en el Estado;

- 2) Municipios con el mayor parque vehicular
- 3) Municipios con la mayor cantidad de denuncias de acoso y hostigamiento

Con base en el análisis se clasificó la información conformando

2.1 Selección de los municipios

Se seleccionaron 5 de los municipios con mayor densidad de población, según los datos del Censo de Población y Vivienda 2020 reporta un total de 8'062,579 habitantes en el Estado de Veracruz, de ellos, 52.0% (4'190,805) son mujeres, en tanto 48.0% (3'871,774) son hombres, por otra parte, la población de 15 años y más, representó 75.6% de la población total de la entidad.

Población total por principales municipios, según sexo

Tabla 1

Clave del municipio	Municipio	Población Total	Hombres	Mujeres
Total en el Estado		8'062,579	3'871,774	4'190,805
Total municipal		1'800,616	847,788	952,828
039	Coatzacoalcos	310,698	149,139	161,559
044	Córdoba	204,721	95,960	108,761
131	Poza Rica de Hidalgo	189,457	88,204	101,253
193	Veracruz	607,209	287,664	319,545
087	Xalapa	488,531	226,821	261,710

FUENTE: **INEGI**. *Principales resultados por localidad (ITER)*. Censo de Población y Vivienda 2020.

Los municipios de Córdoba, Coatzacoalcos, Poza Rica de Hidalgo, Xalapa y Veracruz concentran el 22.3% (1'800,616) del total de los residentes en la entidad, mientras la población de 15 años y más de estos municipios representa 79.0 por ciento.

Sin embargo, se contempla el levantamiento de la información en las cabeceras municipales, estas localidades se denominan de la misma manera a los municipios donde se ubican, pues concentran una cantidad importante de población, con la cual se genera una dinámica económica muy importante, donde las mujeres hoy en día juegan un papel preponderante en el mercado laboral.

Población femenina por municipio

Tabla 2

Municipio	Población femenina		Porcentaje
	Total	15 años y más	
Total	952,828	766,342	80.4
Coatzacoalcos	161,559	127,877	79.2
Córdoba	108,761	85,370	78.5
Poza Rica de Hidalgo	101,253	81,322	80.3
Veracruz	319,545	259,960	81.4
Xalapa-Enríquez	261,710	211,813	80.9

FUENTE: Elaboración propia con datos del **INEGI**. *Principales resultados por localidad (ITER)*. Censo de Población y Vivienda 2020.

En ese sentido, la tabla 2 se observan un total de 952,828 mujeres residentes en los cinco municipios seleccionados, por su parte las de 15 años y más representan el 80.4% (766,342), es decir, de cada 100 mujeres en esas localidades 80 tienen ese rango de edad.

Los municipios de Coatzacoalcos (79.2), Córdoba (78.5), Poza Rica de Hidalgo (80.3), Veracruz (81.4) y Xalapa-Enríquez (80.9), determinante para la selección de las encuestas a recabar, registran porcentajes similares, por tal motivo, al considerar usar una muestra aleatoria simple estos datos garantizan la oportunidad de obtener la información requerida para la realización del análisis de los datos.

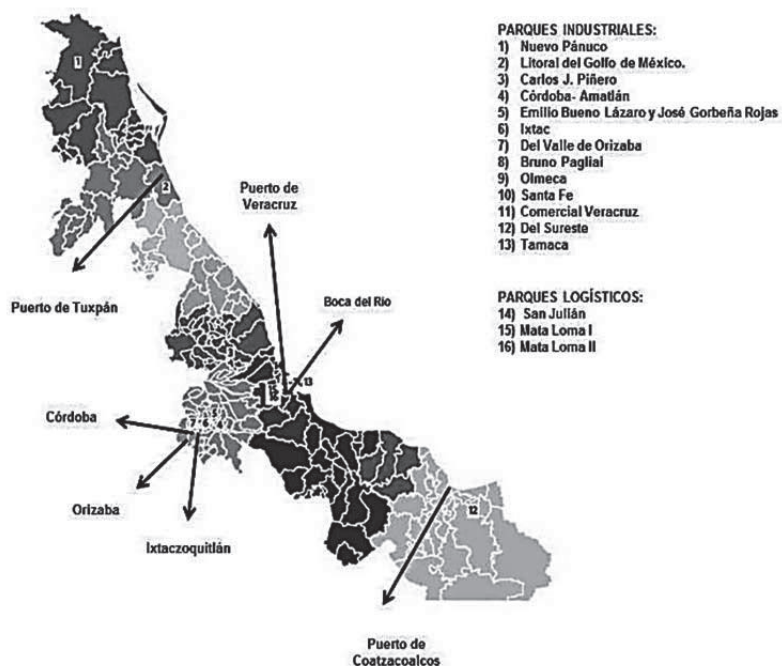
2.2. Características de comunicación e infraestructura del Estado

Cabe mencionar que en este apartado se analizarán de manera somera las características de comunicación e infraestructura del estado

El Estado posee ciudades enfocadas en actividades culturales, industriales y comerciales, concibiéndose también como un sitio histórico de gran importancia para todo el país. En la zona centro destaca la región de las Altas Montañas, donde se encuentran los municipios de Orizaba, Córdoba e Ixtaczoquitlan, que tienen una importante concentración industrial a pesar de no contar con servicios portuarios. Esta región posee una diversidad de características geográficas, socioculturales y económicas, así como la variedad de recursos naturales que ostenta.

En la zona sur, la ciudad y puerto de Coatzacoalcos se distingue por ser un centro regional de trascendencia industrial¹. Cabe mencionar también el Puerto de Veracruz, el Puerto de Tuxpan y Boca del Río por su alto nivel industrial¹.

Gráfico 4. Mapa por regiones



Es importante señalar, que estas concentraciones urbanas, se caracterizan por condiciones sociales y económicas; con presencia de pueblos indígenas y zonas con alto grado de rezago social, con accesos carreteros y camineros complicados, e insuficientes servicios de telefonía e Internet.” La infraestructura carretera y los servicios de telecomunicaciones, están relacionados con el bienestar social; por lo que es necesario generar una integración de las áreas rurales con las

¹ Fuente: Elaboración. Secretaría de Infraestructura y Obras Públicas del Estado de Veracruz.

*S Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Intercensal 2015-2005; Instituto Nacional de Estadística

áreas urbanas, para disminuir la marginación y el subdesarrollo que se registra en grandes zonas geográficas de la entidad.

2.3 Infraestructura estatal

La situación actual que enfrenta el Estado, se debe a la ausencia de políticas públicas concretas entre otros factores de carácter geográfico. La falta de mantenimiento de la red carretera construida, ha ocasionado que las autopistas, carreteras y caminos queden deficientes, sin concluir o incluso inexistentes, incide también el factor del clima y Su comportamiento en épocas críticas, en las que la precipitación pluvial ocasiona afectaciones importantes tanto a la población, como a la infraestructura carretera.

Esto impide el desarrollo económico y social, ya que la construcción de carreteras promueve la reactivación de la industria de la construcción y con ello un mayor dinamismo en la economía; no sólo porque el gasto ejercido ayude a generar empleos, sino por los beneficios de largo plazo que produce la infraestructura, como la reducción en los tiempos de traslado de las mercancías, la disminución de precios y el mejoramiento en la calidad de los servicios logísticos, lo que hace que un Estado sea atractivo para los inversionistas.

2.4 Infraestructura en espacios públicos

La obra pública también consiste en la construcción y remodelación de espacios públicos, guarniciones, banquetas, pavimentos con concreto hidráulico y alumbrado.

Las administraciones han dejado en el olvido numerosas zonas del Estado, ocasionando carencia y deterioro causado por la baja calidad en los materiales empleados, y poco mantenimiento de los espacios públicos, así como la falta de alumbrado en diversas poblaciones, lo que provoca que las localidades sean poco competitivas y sustentables.

Cada vez se requieren más espacios públicos para poder cubrir las necesidades sociales, y muchos de los que ya están, no se encuentran en óptimas condiciones de uso. Estos son importantes para el crecimiento y calidad de vida de los pobladores.

Esta problemática es a causa de mecanismos inadecuados de coordinación y planeación en los tres órdenes de gobierno; así como de la falta de políticas públicas que contemplen proyectos de infraestructura de obra pública en zonas de alto grado de rezago social, rurales y urbanas, que incrementen el bienestar y el nivel de calidad de vida de la comunidad.

2.5 Rezagos y factores que impiden el desarrollo de las y los habitantes del Estado

En el Estado de Veracruz, uno de los principales obstáculos para el desarrollo social, es la falta de Infraestructura, conservación y mantenimiento de la red carretera, obras públicas e infraestructura.

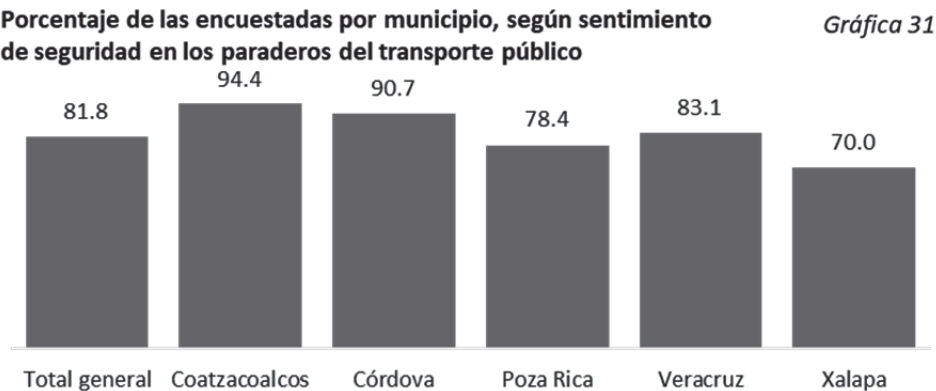
La población en general se ven afectada en cuanto a las condiciones desfavorables de la red carretera, aumentando la inseguridad y la probabilidad de accidentes carreteros, provocando cortes en la circulación, tránsito lento, y que los tiempos de viaje se prolonguen. En cuanto a los servicios públicos, existen zonas con alto grado de rezago social que no cuentan con agua potable, energía eléctrica y red de drenaje, además la población tiene acceso limitado a los servicios digitales.

Las principales causas son las deficiencias institucionales traducidas en la escasez de programas de construcción, modernización, rehabilitación y conservación de carreteras; rezago de las obras públicas; escasa gestión y coordinación entre los tres Órdenes de Gobierno para eficientar la aplicación de los fondos federales, estatales y municipales; falta de una adecuada planeación y selección de proyectos sustentables y la carencia de evaluación y desarrollo de proyectos de infraestructura.

2.6 Condiciones de los paraderos

Otros lugares también suelen generar sentimiento de inseguridad en las mujeres, entre las calles y los paraderos de los transportes públicos, deriva en gran medida porque *“el espacio urbano no es neutro, ha sido pensado, diseñado y utilizado para un sujeto que es masculino por lo que la invisibilidad de las mujeres en los análisis urbanos, los transportes y los barrios no están necesariamente condicionados para las necesidades de las mujeres.”* Aunado a lo anterior, se tiene que *“los 3 mayores actos de violencia en estos espacios son: piropos ofensivos u obscenos, la mirada morbosa y recargar el cuerpo con intenciones lascivas.”* (Dolores 2019).

De acuerdo con los resultados relacionados con ese tópico, se reporta que 81.8% de las encuestadas señaló si sentirse insegura en los paraderos del transporte público, siendo lugares donde en determinadas horas suelen presentar poca afluencia de usuarios.



Por municipio, el indicador destaca el de Coatzacoalcos con 94.4%, se ubica como el de mayor porcentaje, por su parte, Córdoba con 90.7% representa el segundo con esta característica, mientras la cabecera municipal Xalapa es la de menor registrando 70.0 por ciento, aun y cuando es la segunda con mayor proporción femenina.

Mediante una escala Likert se establecieron una serie de preguntas para poder medir el punto de vista de las encuestadas con relación a la clase de mejora que consideren más importante para mejorar la seguridad del transporte público, donde los parámetros van del código 1 “más importante” al 5 “menos importante.” Fueron cinco mejoras consideradas en la pregunta 14.1.12 y se presenta el porcentaje de los códigos 1 y 2 que incluyen las variables de importante y más importante.

En ese sentido, “mejorar la luminaria” reportó 78.5%, evidente suele ser la falta de luminarias en algunos paraderos, un 78.3 de las encuestadas considera importante disponer de botones de



pánico o cámaras de seguridad, permitiendo con ella una pronta respuesta por parte de las

autoridades de la policía o en su caso tener la evidencia en video, permitiendo con ello, la identificación del agresor y su detención posterior.

Un 77.8% considera importante ser ubicados en lugares donde exista una afluencia considerable de personas, inhibiendo con ello la intencionalidad por parte de los presuntos agresores, por su parte, 72.5% señala el incremento de los rondines de la policía, sobre todo en lugares identificados como de alto riesgo, por último, establecer los paraderos cercanos uno del otro, reportó el menor porcentaje con 56.5 por ciento.

El análisis de los porcentajes por municipio permite reportar para observar que mejorar la luminaria presenta un 100% en Coatzacoalcos, seguido de Poza Rica (92.2) y Córdoba (83.3), por el contrario, Xalapa (62.5%) presenta el menor porcentaje.

Porcentaje por municipio según importancia para aumentar la seguridad en los paraderos del transporte público, por clase de mejora *Tabla 8*

Municipio	Mejorar la luminaria	Ponerlos en lugares más cercanos uno de otros	Establecer rondines de policía	Establecerlos en lugares donde transiten más personas	Colocar botones de pánico y/o cámaras de seguridad
Total general	78.5	56.5	72.5	77.8	78.3
Coatzacoalcos	100.0	69.4	76.4	75.0	72.2
Córdoba	83.3	59.3	87.0	74.1	64.8
Poza Rica	92.2	60.8	88.2	88.2	94.1
Veracruz	74.7	55.2	69.5	76.6	83.8
Xalapa	62.5	47.5	60.8	78.3	74.2

“Poner los paraderos en lugares cercanos uno de otro”, reporta en todos los municipios los menores porcentajes, siendo Xalapa con 47.5% quien presenta esta condición, por su parte, la mejora “establecer rondines de policía registró en Poza Rica 88.2%, seguido por Córdoba (87.0) que presenta una diferencia marginal.

“Establecerlos en lugares donde transiten más personas” fue una categoría donde Poza Rica (88.2%) el porcentaje más alto, en cambio el resto de los municipios tienen porcentajes menores al 78.5 por ciento.

Por último, “colocar botones de pánico y/o cámaras de seguridad” es una mejora muy importante para Poza Rica (94.1%) y Veracruz (83.8%) pues reportan los mayores porcentajes, siendo en esta ocasión Córdoba el de menor porcentaje con el 64.8 por ciento.

Alienado a ese análisis sobre las consideraciones para aumentar la seguridad en los paraderos del transporte público, se planteó la pregunta en el sentido de los cambios que consideran importantes para mejorar sus condiciones de estos.

Porcentaje por municipio según la clase de cambios a considerarse para mejorar las condiciones de los paraderos

Tabla 9

Municipio	Los paraderos deben instalarse en lugares:		
	Alumbrados	Donde haya mayor tránsito de personas y vehículos	Donde haya negocios y/o comercios para sentirse seguras
Total general	75.8	68.5	74.7
Coatzacoalcos	100.0	72.2	75.0
Córdova	74.1	66.7	70.4
Poza Rica	94.1	88.2	90.2
Veracruz	73.4	74.0	73.4
Xalapa	57.5	51.7	71.7

Los porcentajes de la primera categoría, indica que una de cada cuatro encuestadas señala que deben aplicarse cambios para la instalación de los paraderos en lugares donde haya más alumbrado público, por municipio, Coatzacoalcos (100.0%) y Poza Rica (94.1%), por su parte Xalapa reporta el menor porcentaje con 57.5 por ciento.

El 68.5% de las encuestadas considera importante ubicar los paraderos en lugares donde haya mayor tránsito de personas y vehículos, por municipio, Poza Rica (88.2%) tiene el mayor porcentaje.

Sin embargo, los demás municipios tienen porcentajes menores al 75 por ciento, quizás porque este tipo de propuesta aun y cuando suele ser necesario implicaría por parte de las autoridades la inversión en infraestructura y por ende en recursos públicos.

La última categoría indica que un cambio importante sería ubicar los paraderos en lugares donde haya negocios y/o comercios, pues ello le ayudaría a sentirse seguras en caso de tener la necesidad de pedir ayuda ante una situación de acoso, pues una concentración de personas podría inhibir esta conducta, por tal motivo, el 74.7% de las encuestadas lo manifestó en ese sentido.

Los resultados en esta categoría reportan nuevamente a Poza Rica (90.2%) con el porcentaje más alto no así en el resto de los municipios donde se registran valores por debajo del 76 por ciento.

3) Revisión de mecanismo interinstitucionales.

La coordinación y revisión de los mecanismos interinstitucionales se realizó a través de una mesa de trabajo el 28 de agosto de 2023, en esta mesa de trabajo, se establecieron las siguientes líneas de acción interinstitucional:

3.1 Líneas de acción interinstitucionales:

- a) Involucrar a todas las autoridades en todos los niveles de gobierno y sociedad en general.
- b) Sensibilización y capacitación para operadores del transporte público.
- c) Operativos focalizados.
- d) Difusión.
- e) Atención a necesidades técnicas (luz interior, botón de pánico, asientos preferenciales, unidades exclusivas para mujeres).
- f) Organizaciones y/o cooperativas para que coadyuven en la capacitación y sensibilización. Participación de las mujeres como operadoras del transporte público.

Así mismo, una vez que se analizaron las líneas de acción interinstitucional, también se establecieron líneas de acción para la mejora de la seguridad de las mujeres.

Problemática: Inseguridad que viven las mujeres día a día en el traslado a sus actividades cotidianas dentro del trasporte público.

3.2 Líneas de acción para la mejora de la seguridad de las mujeres:

- a) Mejorar la iluminación en las calles y plazas públicas.
- b) Acordar con la Cámara de Comercio para el acceso las cámaras de seguridad de sus negocios de ser necesario.
- c) Aumentar la presencia policial en zonas de alto riesgo.
- d) Promover la educación y concienciación sobre la violencia de género en los medios de transporte público.

Acciones específicas:

- 1. La inclusión de más transporte público en su modalidad de taxis seguro que está dirigido a mujeres y niños.
- 2. Programa piloto en puntos estratégicos para dar cobertura a la inclusión de la seguridad de las mujeres.
- 3. Capacitar a mujeres para que sean choferes.

Implementación:

- 1. Establecer un comité de seguimiento para supervisar la implementación del plan.
- 2. Asignar los recursos necesarios para llevar a cabo las acciones propuestas.
- 3. Realizar campañas de difusión para informar a la población sobre el plan y su importancia.

También se propusieron líneas de acción para las zonas rurales, para diversificar los esfuerzos que mayormente se centran en la urbanidad, y propuso:

3.3 Líneas de acción para las zonas rurales

- a) Involucrar a las autoridades municipales en los esfuerzos por eliminar el acoso sexual.
- b) Destinar recursos a los municipios para que se capacite a las personas operadores de zonas rurales y serranas.
- c) Incorporar en el municipio la perspectiva de género, también de derechos humanos y personas con discapacidad.
- d) Mejorar el transporte en zonas rurales con perspectiva de género.
- e) Involucrar a los comisariados ejidales en el diseño de transporte seguro para mujeres.
- f) Involucrar a las asociaciones de padres y madres de familia para el cuidado colectivo y la educación en casa con enfoque de igualdad.

Como actividad final, la facilitadora propuso que en plenaria todo el grupo dividiera las líneas de acción y estrategias propuestas en acciones a realizar a corto, mediano y largo plazo. Los resultados de esta categorización se exponen a continuación:

Líneas de acción y estrategias a Corto Plazo (0-6 Meses)

- 1. Sensibilización y capacitación personas operadoras, concesionarias y de las áreas involucradas en la atención a la violencia de género.
- 2. Conformación de grupos de mujeres de la sociedad.
- 3. Mayor patrullaje en horarios con mayor movilidad de mujeres.
- 4. Contar con algunos elementos de la SSP dentro del transporte.
- 5. Dar a conocer a la ciudadanía las aplicaciones que existentes como "Mujer Alerta".
- 6. Que los transportes públicos eliminen por completo las cortinas de sus ventanas.
- 7. Infraccionar a los urbanos por apagar las luces de los camiones cuando llevan gente dentro.
- 8. Realizar un estudio de movilidad para ver en qué horarios es necesario realizar patrullajes frecuentes cuando las mujeres y niñas caminan hacia las comunidades o a la carretera principal.

Líneas de acción y estrategias a Mediano Plazo (1 a 2 años)

- 1. Contar con más transportes públicos exclusivamente para mujeres.

2. Mejorar las condiciones de las paradas de autobuses (mayor iluminación) e instalar botones de pánico.
3. Contar con más cámaras de seguridad.
4. Involucrar a las autoridades municipales, comisariados ejidales y a las sociedades de padres y madres de familia para formar redes vecinales e incorporarlas en las estrategias de seguridad.

Líneas de acción y estrategias a Largo Plazo (2 años o más)

1. Ajustes a vehículos para personas con discapacidad.
2. Implementar acciones en zonas aledañas que cuenten con menores recursos para integrarse a estrategias.
3. Dar seguimiento con indicadores de impacto para continuar con los programas o las acciones y ampliarlos.
4. Incluir en los reglamentos los protocolos de acción y atención.
5. Formar comisiones interinstitucionales (Tránsito, Fiscalía, Ayuntamientos, DIF, Seguridad Pública).

Diseñadas y separadas las líneas de acción construidas en plenaria de forma colectiva presentadas anteriormente, se preguntó quienes estaban de acuerdo con ellas, y todo el grupo votó a favor.

PASO 2: Capacitación a personas involucradas en la aplicación de los Lineamientos A quién va dirigida la capacitación Elementos clave de la capacitación Carta descriptiva para cada grupo de formación

Propósitos de la capacitación

La formación en materia de movilidad y seguridad vial tendrá como propósito, que el personal técnico y/o profesional cuenta con una formación en distintas materias, como lo son, en perspectiva de género, violencia de género, masculinidades, así como una sensibilización hacia las necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para lo cual el Estado y sus municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, deberán promover acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, concesionarias/os, permisionarias/os, así como con los sectores privado y social, para que el personal operativo, técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial reciba la sensibilización y capacitación pertinente para el desempeño de sus funciones comprendiendo los conceptos básicos con respecto a violencia de género y demás temáticas abordadas.

Para lo cual se deberán asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de capacitación de las personas operadoras, así como servidoras/es públicos responsables de la movilidad en el transporte, seguridad vial y demás áreas responsables tanto de la administración, regularización, otorgamiento de permisos, verificación y demás procesos concernientes al desarrollo de la movilidad.

Buscando en todo momento que se promueva una cultura de respeto e igualdad.

Es importante mencionar que también se deberán programar cursos de capacitación a las personas que atiendan a víctimas de acoso y hostigamiento sexual en el transporte público, así como a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;

Para lo cual se podrán suscribir, contratos, acuerdos y/o convenios de colaboración con instituciones de investigación y educación superior, organismos e instituciones nacionales e internacionales públicas y privadas, a efecto de planear, realizar, ejecutar y evaluar planes,

proyectos, programas de investigación, desarrollo, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;

La capacitación deberá contar con una visión tripartita o con 3 dimensiones las cuales son:

- La dimensión operativa (concesionarias/os, operadoras/es)
- La dimensión administrativa (Secretaría de movilidad, Sindicatos de transportistas, concesionarias/os, todas las instituciones son estatales y municipales)
- La dimensión reguladora (Secretaría de movilidad, Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Tránsito, todas las instituciones son estatales y municipales)

La estrategia de capacitación deberá tener como finalidad el sensibilizar y capacitar con respecto a la prevención, reconocimiento y atención del acoso y hostigamiento sexual en el transporte público, de manera tal que sea posible generar los conocimientos y habilidades necesarias para su aplicación.



Asimismo, la capacitación buscará en todo momento, buscar la vinculación y coordinación interinstitucional desde lo local, estatal y federal, para la prevención y dar atención al acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo. También buscará implementar procesos de sensibilización y formación sobre el acoso sexual hacia mujeres, niñas y adolescentes que utilicen el transporte público. Así como desarrollar acciones de

prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo, teniendo en cuenta los siguientes temas:

¿A quién van dirigido?

A toda la población usuaria del transporte público, gobiernos locales y a sus instancias responsables de la prestación de los servicios de transporte público, desde autoridades de transporte o movilidad, empresas o agrupaciones operadoras de servicios de transporte público concesionario o individual, mecanismos de adelanto de las mujeres, instituciones de atención, acompañamientos, seguimiento y canalización de víctimas de acoso o violencia sexual hacia los sistemas de procuración de justicia.

Diagrama de la implementación de la capacitación



Capacitación a funcionariado:

Personal de instancias responsables de la planeación, regulación, verificación y supervisión del transporte público.

Capacitación a personas conductoras del transporte público colectivo: Personal responsable de la conducción de las unidades vehiculares de transporte público colectivo, así como personas concesionarias del transporte público colectivo.

Elementos clave de la capacitación

Cada capacitación deberá la elaboración de materiales didácticos que tengan como fin la caracterización e identificación puntual de las distintas modalidades y conductas asociadas al acoso y hostigamiento sexual, los cuales deberán impactar en la reflexión de las y los participantes respecto a estos temas abordados, para evitar la incidencia de las mismas por parte de pasajeras/os y personas conductoras como responsables de la unidad. Los contenidos abarcan temáticas desde perspectiva e igualdad de género, así como actividades que permitan reflexionar sobre el origen de las distintas formas de acoso sexual hacia las mujeres. Debido a que dichas violencias son ejercidas en su mayoría por hombres se debe incluir contenido sobre nuevas masculinidades dado que las violencias remontan a diferentes aprendizajes de la masculinidad tradicional.

Responsabilidades de las partes capacitadas

Las y los convocados, deberán cumplir con la asistencia a las capacitaciones establecidas en los presentes Lineamientos, la programación y asignación de la capacitación buscará en la medida del posible no interferir con el servicio con la finalidad de garantizar el adecuado funcionamiento de las rutas y unidades de transporte público. El cumplimiento de las obligaciones previstas en los presentes Lineamientos es complementario y vinculante a las obligaciones establecidas en las Leyes y reglamentos aplicables.

Resultados y principales hallazgos

La presentación de los resultados del diagnóstico, se realizará conforme lo establece en el apartado establecido en el documento denominado “Criterios para la Ejecución de Acciones Modalidad I”² en el cual señala:

Contribuir al bienestar y movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad

Fase 1: En esta fase la IMEF debe considerar que para la realización del diagnóstico se contemplan al menos los siguientes elementos:

- 1) Análisis de la incidencia delictiva,
- 2) Definición del área de implementación (tomando en cuenta las características de comunicación e infraestructura),
- 3) Revisión de mecanismos institucionales,
- 4) Resultados, principales hallazgos y
- 5) Recomendaciones.

Se debe considerar la movilidad en el territorio de niñas y mujeres de la entidad con el propósito de identificar zonas de riesgo, más allá de la capital del estado y contemplar un análisis interseccional. Además, tomar en cuenta la situación actual sobre las condiciones de seguridad de las mujeres en los sistemas de transporte, así como el contexto operativo e institucional del mismo. Es fundamental que los resultados, principales hallazgos y recomendaciones del Diagnóstico y de la Encuesta sean presentados en el Sistema Estatal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres con el propósito de emprender acciones de manera coordinada.

Resultados del Cuestionario Diagnóstico Movilidad de las Mujeres IVM

El crecimiento urbano de las ciudades con el paso del tiempo se ha ido incrementando, la migración interna causada por la necesidad de las personas de obtener mejores oportunidades de ingreso a través de un empleo las ha impulsado a dejar su lugar de residencia e ir a las ciudades con el fin de lograr ese propósito.

Se estima que *“en el año de 1950 menos del 30% del total de los habitantes del mundo, vivían en las ciudades. Según cifras oficiales, para el año 2000, ese porcentaje se elevó al 47% de la población mundial, es decir cerca de los tres mil millones de personas vivían en zonas urbanas. Por otra parte, si no se toman medidas adecuadas está previsto que para el año 2030, aumentara esa cifra hasta alcanzar el 60% de la población mundial.”* (Rozas & Salazar 2015).

Esta migración interna ha derivado en un impacto urbano significativo, pues estas personas al final demandarán servicios básicos de agua, luz eléctrica, carreteras, espacios públicos y desde luego, un sistema de transporte público, ello ha ido transformando con el paso de tiempo su entorno arquitectónico.

En ese sentido, *“el espacio público es el lugar de interacción social y de construcción de identidades colectivas, pero también es el producto de interrelaciones sociales que alimentan el proceso de producción y reproducción de ese espacio, a través de prácticas sociales de dominio y resistencia de las y los actores sociales”* (Rozas & Salazar 2015), resaltando entre ellos el acoso sexual.

Esta situación hace imperante la necesidad de que los gobiernos de los tres niveles desarrollen e implementen políticas públicas enfocadas a dar solución a dichas problemáticas, sin embargo, el tema del acoso sigue siendo de vital importancia.

² Instituto Nacional de las Mujeres Dirección General de la Política Nacional de Igualdad y Derechos de las Mujeres Dirección de la Política Nacional de Igualdad en Entidades Federativas y Municipios, Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres, 2023

Sobre todo, porque *“las conductas de acoso y abuso sexual en medios de transporte público y en la infraestructura de acceso, cometidas mayoritaria pero no exclusivamente contra mujeres adultas jóvenes, mujeres jóvenes y adolescentes, constituyen actos de violencia basados en razones de género y, por lo tanto, son actos discriminatorios en contra de una proporción muy importante de las usuarias/os que hacen uso de los modos de transporte público para desplazarse en los espacios urbanos.”* (Rozas & Salazar 2015).

Por tal motivo, el estado como garante de los derechos humanos de las personas en lo general, en alguno de los casos son los proveedores del servicio de transporte público, además de ser los encargados de regularlos, siendo esa función relevante al tener la responsabilidad de asegurar que la población reciba un servicio de calidad, debiendo mantener una supervisión constante a las empresas que brindan el servicio, con el objetivo de verificar cumplan con la normatividad vigente. Ante ello, es de suma importancia implementar la perspectiva de género en todo lo relacionado con el transporte público, pues como lo establece la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, la perspectiva de género *“se refiere a la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género.”* (CONAVIM 2018).

Con los resultados obtenidos se podrá describir las características sociales de las mujeres de 15 años y más residentes en los municipios seleccionados, asociados con la movilidad y el acoso sexual ocurridos en el transporte público, para con ello, permitir acciones tendientes a disminuirlas en lo futuro.

PASO 3: Estrategia de Comunicación

El punto de partida para dar a conocer los lineamientos de manera institucional parte de la premisa que la comunicación institucional es la función de gestión que ofrece un marco para la coordinación efectiva de todas las comunicaciones internas y externas, con el propósito general de establecer y mantener canales abiertos de manera interna y externa. Buscando que los mensajes lleguen a su destinatario final.

Por lo tanto, debemos de ver la comunicación institucional como un proceso de gestión que integra la actividad comunicativa de la organización. Se basa en la comunicación de una serie de mensajes que busca despertar hacia la o el receptor una mayor toma de conciencia, comprensión y conocimiento tanto de acciones, decisiones, así como de conocimientos.

La comunicación institucional de los lineamientos tiene 3 públicos objetivos:

- Las mujeres usuarias de transporte público;
- El funcionariado responsable de la gestión del transporte, que interviene desde los procesos de planeación, otorgamiento de permisos, revisión de unidades, etc., así como el funcionariado responsable de la seguridad pública, tanto a nivel municipal como estatal;
- Conductores/as, Permisionarios y/o empresariado del transporte público, etc.

En este tenor las decisiones, políticas, acciones de capacitación y demás actividades que se encuentran planeadas en los lineamientos se deben de comunicar de manera eficiente y eficaz, ya que se corre el riesgo de que las acciones en pro de la seguridad de las mujeres no permeen, en todos los niveles y actores estratégicos involucrados. Por lo que contar con una estrategia de comunicación institucional deberá ser prioritario para dar a conocer las acciones, retos y avances que se tengan con respecto a la seguridad de las mujeres en el transporte público tanto de los municipios que participan, como del Estado.

Los procesos de comunicación se entienden como un conjunto de eventos programados para alcanzar un objetivo, estos procesos se deben de comprender como, la totalidad de los mensajes que resultan de una estrategia creativa; dicho de otra manera, es la suma de todos los esfuerzos

de difusión que busca otorgar información concreta o determinada sobre un tema, específicamente en este apartado lo que se pretende otorgar información sobre la prevención y atención del acoso sexual en los espacios públicos.

Una campaña puede ser por radio, puede constar también de comerciales de televisión, avisos de prensa, afiches, volantes, anuncios de radio, calcomanías, envíos de correo directo, avisos de revista, en este caso la difusión se centrará en diversos tipos de anuncios.

Lo que hace que un grupo de mensajes constituya la difusión conjunta. Todo lo que se refiere a las campañas se puede entender a partir de la estructura de la estrategia y del modo cómo funcionan los formatos que se utilizarán, con el objeto de relacionarse entre sí para lograr una acción de conjunto.

En este caso, la acción debe contar con un propósito, el cual es otorgar información y sensibilizar a las y los receptores con respecto a las posibilidades de que una mujer sufra acoso sexual en el transporte público, lo cual se pretende llevar a la reflexión a las personas, por medio de un mensaje sencillo, con el objeto de que, al tener contacto con la campaña, reflexionen sobre la posibilidad del acoso sexual en el transporte público como parte de su entorno inmediato.

La información apuntará a una población abierta para que esta “problematic” el tema, y que tomen decisiones después de reflexionar sobre el acoso sexual. Se procurará que la campaña sea un camino para llegar a la reflexión e información que permita la toma de decisiones informadas, esto por medio de la elaboración de una campaña de comunicación para sensibilizar a la población en temas de prevención del acoso sexual.

Objetivos

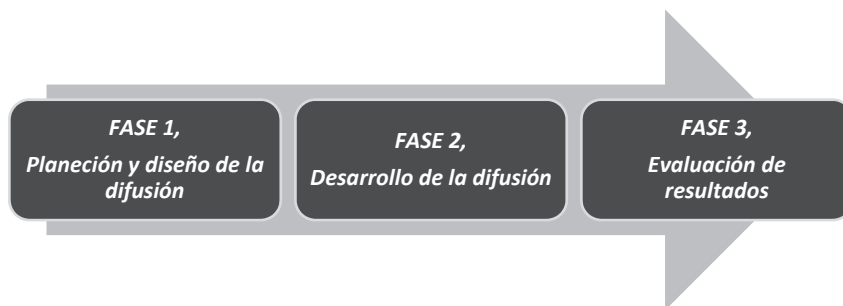
- a) Establecer una estrategia de comunicación institucional con el objeto de dar a conocer los mecanismos, criterios, acciones y resultados producto de la implementación de los lineamientos.
- b) Sensibilizar a las personas sobre el acoso sexual contra las mujeres, en el transporte público colectivo con el propósito de contribuir a brindar espacios seguros para garantizar su derecho a una vida libre de violencia.
- c) Brindar a las personas usuarias información con el objeto de prevenir, atender e identificar el acoso sexual en el transporte público colectivo,
- d) Generar información que impacte en la participación activa para la prevención de las personas usuarias, así como de operadores/as, que presencien actos de acoso y/o violencia sexual, en el transporte público y de esta manera apoyen en la denuncia y el soporte a las víctimas de estos delitos
- e) Concientizar a todas las personas usuarias sobre la inadmisibilidad del acoso, como práctica en el transporte público;
- f) Difundir a la población en general el proceso para denunciar el acoso en el transporte públicos ante las autoridades competentes

Propósito de la difusión.

La población objetivo de la difusión, es la población en general, para que se sensibilice, informe y dialogue sobre el acoso sexual en el transporte público y participe de manera conjunta en la prevención de éste. Los mensajes buscarán hacer un llamado a la población a denunciar el delito de acoso sexual en el transporte público, a fin de erradicar este delito y promover una vida libre de violencia. En la administración estatal y federal, los esfuerzos se han centrado en la prevención del acoso sexual en el transporte público, por lo que a continuación se buscará dar coherencia a este esfuerzo coordinado con las demás instituciones gubernamentales.

Presentación esquemática de las etapas del proceso de comunicación

El presente apartado busca desarrollar el proceso de comunicación con base en tres fases o etapas las cuales se presentan en el siguiente diagrama.



Fase 1 Planeación y diseño

Objetivo General

Contar con una agenda de trabajo que incorpore actividades, responsables, cronogramas y tiempos para la difusión de información sobre acos sexual en el transporte público.

Objetivos Específicos

- Identificar los mecanismos para difundir información sobre acoso sexual.
- Identificar los contenidos generales que tendrá la difusión de la información;
- Plantear las condiciones necesarias básicas como son los lugares donde se desarrollará, actores estratégicos y medios para el desarrollo de la difusión de la información;
- Coordinar esfuerzos con las instituciones responsables de la difusión de la información;
- Realizar la difusión amplia en espacios estratégicos;
- Adaptar la difusión de la información a la cosmovisión de los habitantes para no generar un choque cultural;

Reuniones de planeación

Antes de iniciar, el personal responsable de planear, operar y evaluar la difusión, deberán realizar por lo menos una reunión de planeación, con el objeto de solucionar o despejar las dudas que pueda haber.

La reunión servirá para formalizar acuerdos para realizar lo más eficientemente la acción, de hecho, durante la o las reuniones se deberá hacer un análisis y levantamiento de requerimientos necesarios para el cumplimiento de las tareas propias de la difusión, con el objeto de planificar el desarrollo de la difusión y los alcances y necesidades que se deriven de su implementación.

Por lo que el objetivo de la reunión será contar con una agenda y una logística de trabajo aprobada para el desarrollo de la difusión, en esta reunión, la agenda deberá centrarse en definir la coordinación entre el personal de las distintas instituciones responsables de la difusión como mínimo con los siguientes puntos:

- 1) ¿Cuáles serán las fechas para el desarrollo de la difusión?
- 2) ¿A qué instituciones participarán en cada uno de los procesos?
- 3) ¿Cuáles son los puntos álgidos que se pueden identificar en el desarrollo de la difusión?
- 4) ¿Cuáles son las recomendaciones para generar un mayor interés?
- 5) ¿Cuáles son las sugerencias para realizar los ajustes pertinentes en la difusión?
- 6) Acordar las fechas que se desarrollarán los procesos las cuales deberán ser aprobadas
- 7) Definir la cantidad y tipo de material.

Fase 2. Desarrollo**Diseño de los contenidos**

El camino hacia el diseño debe de pasar por una reflexión sobre el público meta, los contenidos, el mensaje y los medios apropiados, en otras palabras, se deben de responder las siguientes preguntas, ¿Qué es lo que se desea lograr?, ¿Cómo se puede lograr?, ¿Cuáles son los medios mas adecuados para lograrlo?, ¿En cuánto tiempo se puede lograr?, ¿Quiénes pueden apoyar para lograrlo?

Lenguaje: cómo vamos a hablarles

La información que se otorgará deberá contar con un respaldo metodológico robusto, pero se hará con un lenguaje sencillo y fácil de comprensión. Los giros o términos empleados surgirán de la propia voz del grupo de personas a quienes se destine la información.

Enfoque/Mensajes

El enfoque se basará en la posibilidad de proteger a mujeres y niñas del acoso sexual en el transporte público, cómo identificarlo, denunciarlo, el derecho a la protección y a una vida libre de violencia.

Creación:

Se busca desarrollar un plan de operación de difusión de la comunicación para sensibilizar e informar sobre el coso sexual. Cada contenido tendrá el propósito de dar información sobre la prevención del acoso sexual en el transporte público, con base en el respeto a los derechos humanos, la no discriminación y el acceso de las mujeres a una vida libre de violencia desde la niñez, esto a través de mensajes y estrategias de comunicación, concientización, problematización y análisis de pensamientos, creencias, sentimientos y actitudes que perpetúen el fomentando prácticas y relaciones inequitativas por medio de hacer uso de un lenguaje accesible, libre de estereotipos, basado en lo cotidiano, de fácil identificación y comprensión, por lo que para replicar la campaña de abuso y violencia sexual se deberán realizar las siguientes actividades:

Identificar y adecuar el contenido el perfil del público objetivo;

Necesidades de comunicación;
Estudio gráfico;
Propuesta gráfica final;

Establecer o adecuar el marco teórico conceptual de la campaña

Concepto creativo;
Estrategia de comunicación;
Niveles de visualización;

Descripción:

Se deberá elaborar un plan de operación para sensibilizar al público meta, a partir de recabar información, sobre la posibilidad de prevenir el acoso sexual en el transporte público. Es fundamental hacer uso de un lenguaje incluyente, accesible, libre de estereotipos, basado en lo cotidiano, de fácil identificación y comprensión, evitando la revictimización y teniendo en cuenta los canales y mensajes para grupos específicos como son, hombres y mujeres indígenas y personas con discapacidad visual o auditiva.

Contenido

La forma de estos contenidos se deberá adaptar a las situaciones contextuales del Estado, desde una visión multicultural, por lo que deberá abordar la problemática de la prevención del acos sexual en el transporte público desde lo cotidiano y se deberán representar los posibles hechos desde una invitación real y concreta para que todas las personas reflexionen en torno a este tema, también debe de girar en torno a la credibilidad hacia los menores y las consecuencias de estas conductas, sin el consentimiento de las personas implicadas, así como el abuso por medio de amenazar o forzar a las niñas y niños ser abusados por personas cercanas a sus familias.

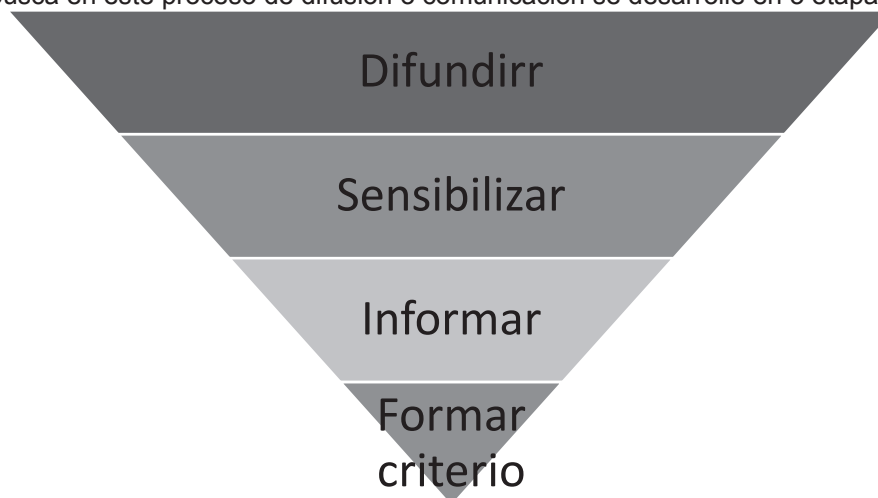
Elementos clave para la elaboración de estrategias de comunicación contra el acoso sexual

La estrategia de comunicación se deberá centrar en difundir las decisiones y acciones definidas por el Instituto Veracruzano de las mujeres y las autoridades responsables de la Movilidad en el Estado, con el objeto de que las personas puedan reconocer los propósitos y objetivos de estas.

En este sentido es necesario difundir mensajes efectivos para mantener informadas a las personas usuarias ya que es fundamental conocer las acciones pertinentes para continuar con la erradicación del acoso sexual. Por lo que el diseño de los contenidos y el mensaje de estas campañas deben buscar una mayor comprensión, con las personas usuarias y sensibilizarles para que logren concientizar, intervenir y hacer frente de manera no violenta ante un hecho de acoso sexual (nunca hacer frente al agresor/a), y por último y de igual importancia, que las víctimas de acoso sexual conozcan el proceso para realizar su denuncia de manera correcta. Se enlistan a continuación algunos elementos centrales a considerar para la elaboración de estrategias de comunicación y difusión en contra del acoso sexual y otras violencias contra las mujeres en el transporte público colectivo

Proceso de comunicación

Lo que se busca en este proceso de difusión o comunicación se desarrolle en 3 etapas



1ra Etapa, Difusión: La difusión es el proceso de compartir de manera generalizada información nueva o existente con otras personas. La difusión es un componente clave de la comunicación eficaz, esto busca que la información llegue a todo público, la información es general, para todo público y busca que llegue a un amplio espectro de la población, se difunde información sobre lo inaceptable que es el acoso sexual y las implicaciones sociales y legales que puede haber por estos hechos.

2da Etapa, Sensibilización: Esta etapa busca generar empatía con las personas, sobre el acoso que viven las mujeres en el transporte público, busca mover sentimientos sobre aspectos que nunca se hubieran puesto a reflexionar las personas que les llegue el mensaje, el mensaje se centra en informar sobre los efectos nocivos de la violencia contra las mujeres, cómo estos efectos pueden generar impactos nocivos en la víctima.

3ra Etapa, Informar: La etapa de información ya cuenta con información basada en datos, acciones y actividades que las autoridades están desarrollando para prevenir el acoso sexual en el transporte público, así como las formas de participación ante la presencia de un hecho de acoso sexual y los mecanismos de denuncia y soporte para las víctimas de acoso sexual en el espacio público y transporte público colectivo.

4ta Etapa, Formar Criterio: Durante esta etapa, la información se otorga a público especializado o específico que se encuentra colaborando en alguno de los muchos procesos del transporte público, esto es, es información diseñada para funcionariado/a, concesionarios/as, permisionarios/as, personal de tránsito y policía, etc. La información se puede otorgar a través de talleres, encuentros, conferencias, mesas de trabajo, publicaciones, etc. Aquí se otorga información sobre aspectos legales, operativos, y de apoyo y denuncia a víctimas de acoso sexual en el espacio público y transporte público colectivo.

Diseño de los mensajes conforme a la o el receptor:

Los mensajes se deberán elaborar en función de la o el receptor, cabe mencionar que los mensajes pueden ser las imágenes, posters, trípticos o cualquier otro medio que busque difundir un mensaje, para lo cual las o el receptor son:

- 1) Persona víctima del acoso sexual en el transporte público colectivo;
- 2) Persona usuaria del transporte público colectivo;
- 3) Persona conductora del transporte público colectivo;
- 4) Autoridades estatales o municipales;
- 5) Funcionariado responsable de la gestión del transporte público;
- 6) Permisionarios/as, concesionarios/as, operadores/as del transporte público;

Adecuación de los materiales

Adecuación de los materiales en función del espacio donde se colocarán:

- 1) Infraestructura pública de acceso al transporte como paraderos,
- 2) Unidades de transporte público, y
- 3) Oficinas de operación de los sistemas de transporte público.

FASE 3. Evaluación

Objetivo

Establecer el mecanismo o instrumento para la comprobación del impacto de la campaña

Plan de acción para la medición del impacto

Se debe plantear la realización de una medición del impacto, con el objeto de contar con elementos suficientes para conocer cuál fue este impacto en el público meta.

La evaluación de impacto se realizará por medio de un levantamiento “insitu”, entrevistando a personas las cuales fue dirigido el mensaje.

La encuesta se construirá con base en 3 dimensiones, las cuales serán

- 1.- Conoció la campaña;
- 2.- Identificó el mensaje;
- 3.- El mensaje le hizo reflexionar y/o modificar algo en su comportamiento para prevenir el abuso sexual infantil con sus familiares menores de edad

Resultados de evaluación

Una vez levantada la información se procesará de manera estadística y se presentarán los resultados con el objeto de reforzar, corregir o modificar.

El reporte de resultados se realizará con base en el cumplimiento de los objetivos y metas planteadas y los resultados obtenidos.

Xalapa, Ver. a 16 de noviembre del 2023

Mtra. María del Rocío Villafuerte Martínez
Encargada del Despacho de la Dirección general del
Instituto Veracruzano de las Mujeres
Rúbrica.

6. Bibliografía

Aguilar Nery, J. (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. Convergencia. Revista de Ciencias Sociales, 10(33) . Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10503309>

(2016). El transporte público desde una perspectiva de género. Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-transporte-%C3%BAblico-desde-una-perspectiva-de-g%C3%A9neroPercepci%C3%B3n-de-inseguridad-y-victimizaci%>

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

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

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

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

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

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

SEDATU-INMUJERES (2022). Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo

7. Anexos

Carta descriptiva para personas funcionarias

Descripción general

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión <u>1</u> de <u>3</u>
Nombre del taller/capacitación: Proceso de prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo.	
Objetivo General: Identificar necesidades de cooperación mutua requeridas para prevenir el acoso sexual en el transporte público. Conocer y fortalecer los lineamientos para la prevención, atención y derivación de los casos de acoso sexual en el transporte público.	

RESULTADO DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Bienvenida	Apertura del taller	Da la bienvenida y determina las normas del taller	Participa	Participativa		5 Minutos
Identificar el concepto de violencia de Género	1. Sensibilización sobre la violencia contra las mujeres: conceptos básicos	Sensibilizar a las y los participantes en perspectiva de género a través de bases conceptuales identificando las diferencias de roles y estereotipos entre hombres y mujeres.	Conceptos básicos: sexo y género. Roles y estereotipos de género. Violencias del sistema sexo-género. Acoso sexual.	Expositiva de lluvia de ideas Ejercicios Videos	Computadora Proyector Pintarrón y/o hojas de rotafolio Plumones Hojas blancas o cinta adhesiva	25 Minutos
Identificación del concepto de Acoso sexual	2. El acoso sexual en el transporte público colectivo	Identificar las violencias ocurridas en los espacios públicos, principalmente en el transporte público.	Diferenciación de viajes entre hombres y mujeres. Acoso en el espacio público y transporte público.	Expositiva de lluvia de ideas Ejercicios Videos	Computadora Proyector Plumones Hojas blancas o cinta adhesiva	30 Minutos
Identificar los lineamientos existentes	3. Lineamientos: prevención y atención	Conocer los lineamientos de prevención y	Estrategia general. Prevención Atención.	Expositiva Ejercicios	Computadora Proyector.	60 Minutos

		atención para su implementación				
Recomendaciones para la operación de los lineamientos	4. Recomendaciones	Compartir recomendaciones a considerar en la implementación de los lineamientos de prevención y atención del acoso sexual en el transporte público de pasajeros	Proponer las recomendaciones	Lluvia de ideas	Computadora Proyector Pintarrón y/o hojas de rotafolio Chinchetas, cinta adhesiva Plumones	30m
Reflexionar sobre la correlación de la modernización del transporte público y la prevención del acoso sexual	1. Modernización del transporte público colectivo Acciones de gobierno necesarias para que dichas condiciones se cumplan	Conocer los esquemas de prestación del servicio de transporte público colectivo y la importancia de la modernización de éste para la atención del acoso sexual.	Analizar el modelo hombre-camión a empresa. Cómo impactan esos modelos a la atención de los casos de acoso sexual. Condiciones óptimas para fortalecer la atención a casos de acoso sexual.	Expositiva Lluvia de ideas	Computadora Proyector Pintarrón y/o hojas de rotafolio Plumones	30 minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos) 180

Sensibilización en perspectiva de género: conceptos básicos
Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión <u>2</u> de <u>3</u>
Nombre del taller/capacitación: Sensibilización en perspectiva de género: conceptos básicos	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo.	
Objetivo General: Sensibilizar a las y los participantes en perspectiva de género a través de bases conceptuales. Identificar las diferencias de roles y estereotipos entre hombres y mujeres. Conocer las violencias del sistema sexo-género.	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Presentación	Inicio	Presentación de las personas asistentes a la capacitación Actividad “rompe hielo” Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema “Conceptos básicos: sexo y género”.	Participativa	Participativa	Proyector Presentación PowerPoint	5 Minutos
Diferencia sexo género	1. Conceptos básicos: sexo y género	Explicar los conceptos y diferenciación entre: sexo y género, a través de: Invitar a participantes, comenten si conocen la diferencia entre ambos conceptos. Reflexionar sobre las respuestas y clarificar los conceptos y sus diferencias.	Participa y pregunta	Expositiva	Proyector Presentación PowerPoint	5 Minutos
Identificar qué son los roles y estereotipo	2. Roles y estereotipos de género	Explicar ¿qué son los roles y estereotipos de género?, a través de: Pedir a las personas participantes, dar ejemplos de lo que consideran “corresponde” a mujeres y hombres (dónde lo ven, dónde lo aplican, qué identifican de esto, ¿están de acuerdo o no y por qué?	Participa y pregunta	Expositiva	Proyector Presentación PowerPoint	5 Minutos
Concepto de violencias	3. Violencias del sistema sexo-género	Explicar los diferentes tipos de violencia contra las mujeres. Abrir el tema con la pregunta “¿Qué aprendiste de la sexualidad?”, para la reflexión sobre la reproducción de roles y estereotipos que derivan en la violencia contra las mujeres. Presentar a la audiencia, los tipos de violencia y cómo éstas son consecuencia del sistema sexo-género. Presentar video “Tema 1.3_#EsViolencia_Experimento social” como ejemplo. (2 min. y detenerlo). Tema 1.3. #EsViolencia_Experimento Social: https://www.youtube.com/watch?v=0FzThcf4rWQ Invitar a las y los participantes a identificar, de	Participa y pregunta	Expositiva	Proyector Presentación PowerPoint Video	20 Minutos

		las situaciones que se mencionaron, ¿dónde identificaron qué tipo de violencia y si la han visto o vivido?				
Concepto de acoso sexual	4. Acoso sexual	Explicar los conceptos: acoso sexual, a través de: Presentar ¿qué es el acoso?, ¿cómo y en qué espacios se presenta? Mostrar video “Qué es el acoso sexual” (Tema 1.4_ Qué es el acoso sexual) Invitar a las y los participantes a reflexionar sobre el video: ¿identifican alguna situación de acoso sexual que hayan visto y en qué espacios? o ¿saben de algún caso que haya manifestado haber sufrido acoso sexual, dónde ocurrió y cómo reaccionó la víctima y/o los testigos?	Participa y pregunta	Expositiva	Proyector o Presentación PowerPoint	15 Minutos
Cierre	Cierre	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Participa y pregunta	Participativa		10 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						60

El acoso sexual en el transporte público
Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión <u> 3 </u> de <u> 3 </u>
Nombre del taller/capacitación: El acoso sexual en el transporte público	
Nombre de la/el facilitador:	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo.	
Objetivo General: Identificar las violencias ocurridas en el espacio público y en el transporte público, incluido el acoso sexual. Conocer la diferencia de patrones de viaje entre hombres y mujeres.	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Inicio	Presentación	1. Presentación del objetivo de la capacitación y específico del tema	Participa	Participativa	Proyector Presentación PowerPoint	15 minutos
La movilidad	1. Diferenciación de	Presentar la diferencia entre los patrones de	Participa, reflexiona	Demostrativa	Proyector Presenta	30 minutos

desde la Perspectiva de Género	viajes entre hombres y mujeres	viaje de los hombres y mujeres en México: Mostrar estadísticas sobre la diferenciación de viajes entre hombres y mujeres Mostrar las estadísticas cómo se mueven las mujeres en México	y opina		ción PowerPoint	
Violencia Comunitaria	2. Acoso sexual en el espacio público y el transporte público	Presentar cómo las mujeres sufren y enfrentan el acoso sexual en el espacio público y transporte público: Explicar la situación de acoso sexual que viven las mujeres en el espacio público y el transporte público colectivo en México. Reproducir el video "Tema 2.2 Acoso callejero" como ejemplo de una situación de acoso sexual normalizado. Tema 2.2. Acoso callejero: https://www.youtube.com/watch?v=CH4Du6TOjB8&t=5s Invitar a las y los participantes a reflexionar sobre el video con preguntas como: ¿la situación mostrada en el video les parece familiar?, ¿dónde la han visto o practicado?, ¿cómo se sintieron al ver el video después de revisar los conceptos anteriores? Explicar cómo se presenta el acoso sexual en los viajes cotidianos de las mujeres a través de los "Tipos de acoso en el espacio y el transporte público"	Presentar el contexto en que las mujeres viven el acoso sexual en las ciudades mexicanas (4 min.). Presentar las reacciones típicas ante el acoso sexual en el transporte público en México y algunos mecanismos existentes para su atención	Demostrativa	Proyector Presentación PowerPoint Video	60 minutos

		Presentar la incidencia de denuncia y motivaciones ante acoso sexual				
Cierre	Recapitulación	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Participa y recapitula	Reflexiva		15 minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						60

Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo
Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo.

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión <u>1</u> de <u>1</u>
Nombre del taller/capacitación: Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo	
Nombre de la/el facilitador:	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de la planeación, regulación y supervisión del sistema de transporte público colectivo.	
Objetivo General: Conocer a detalle los lineamientos de prevención y atención del acoso sexual en el transporte público para su implementación.	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO
		Facilitador/a	Participantes			
Inicio	Presentación	Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema	Participan	Participativa		10 Minutos
Presentación de los lineamientos	1. Estrategia general de lineamientos de prevención y actuación ante casos de acoso sexual en el transporte público	Presentar la estrategia general de los lineamientos: Objetivos y a quién van dirigidos	Analiza la descripción de la estrategia y sus componentes	Demostrativa	Proyector Presentación PowerPoint Lineamientos	30 Minutos
Prevención del acoso	2. Prevención	Presentar las medidas de prevención	Analiza los pasos para la prevención y espacios de implementación	Demostrativa	Proyector Presentación PowerPoint Lineamientos	30 Minutos

Atención del acoso	3. Atención y derivación	Presentar la ruta de atención y derivación: Instancias involucradas en la implementación Pasos para la atención de víctimas de acoso sexual, explicando el flujograma del protocolo de atención y haciendo énfasis en las acciones y recomendaciones a realizar por parte de la autoridad y los Mecanismos de Adelanto de las Mujeres	Analiza los pasos para la atención de víctimas de acoso sexual, explicando el flujograma del protocolo de atención	Demostrativa	Proyector Presentación PowerPoint Lineamientos	40 Minutos
Recomendaciones por parte de las y los participantes	Recomendaciones	Realizar la actividad para recolectar las recomendaciones por parte de las y los participantes Actividad 1: Formar entre 3 y 4 equipos: Pedirles que respondan en tarjetas con palabras clave o frases cortas, o bien, hagan uso de papeles de rotafolio para responder las preguntas en la diapositiva Una vez concluida la participación en equipos, seleccionar a una persona de cada equipo para que expongan sus respuestas La persona facilitadora, deberá ir compilando en tarjetas y/o en otro papel de rotafolio, las principales propuestas y	Compila y hace un resumen donde se expongan los comentarios de las y los participantes Explicar las principales recomendaciones vinculantes propuestas en los Lineamientos, recordando que no son limitativas, ya que cualquier aportación subsecuente a la implementación de los protocolos, podrá nutrir y fortalecer la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público	Participativa	Proyector Presentación PowerPoint Lineamientos	60 Minuto

		necesidades expuestas.				
Recolectar las recomendaciones por parte de las y los participantes	Del modelo hombre-camión a empresa.	Realizar la actividad para recolectar las recomendaciones por parte de las y los participantes Actividad 2: Formar entre 3 y 4 equipos: Pedirles que respondan en tarjetas con palabras clave o frases cortas, o bien, hagan uso de papeles de rotafolio para responder las preguntas en la diapositiva Una vez concluida la participación en equipos, seleccionar a una persona de cada equipo para que expongan sus respuestas La persona facilitadora, deberá ir compilando en tarjetas y/o en otro papel de rotafolio, las principales propuestas y necesidades expuestas.	Compilar y hacer un breve resumen donde se expongan los comentarios de las y los participantes Explicar las principales recomendaciones vinculantes propuestas en los Lineamientos, recordando que no son limitativas, ya que cualquier aportación subsecuente a la implementación de los protocolos, podrá nutrir y fortalecer la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público	Participativa	Proyector Presentación PowerPoint Lineamientos	60 Minuto
Cierre	Recapitulación	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Recapitula	Participativa		10 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						60

Carta descriptiva para personas operadoras, Descripción General
Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo.
Personas concesionarias del transportepúblico colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión __1__ de __1__
Nombre del taller/capacitación: Descripción General	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo. Personas concesionarias del transportepúblico colectivo.	
Objetivo General: Identificar necesidades de cooperación mutua requeridas paraprevenir el acoso sexual en el transporte público. Conocer y fortalecer los lineamientos para la prevención, atencióny derivación de los casos de acoso sexual en el transporte público	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Inicio	Presentación	Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema	Participan	Participativa		10 Minutos
Conceptos básicos	1.Sensibilización sobre la violencia contra las mujeres: conceptos básicos	Sensibiliza a las y los participantes en perspectiva de género a través de bases conceptuales, identificando las diferencias de roles y estereotipos entre hombres y mujeres.	Analiza los conceptos básicos: sexo y género. Roles y estereotipos de género. Violencias del sistema sexo-género. Acoso sexual.	Expositiva Lluvia de ideas Ejercicios Videos	Computadora Proyector Pintarrón y/o hojas de rotafolio Plumones Hojas blancas o	75 Minutos
Acoso sexual	2. El acoso sexual en el transporte público colectivo	Identificar las violencias ocurridas en los espacios públicos, principalmente en el transporte público.	Diferenciación de viajes entre hombres y mujeres. Acoso en el espacio público y transporte público.	Expositiva Lluvia de ideas Ejercicios Videos	Computadora Proyector hojas de rotafolio Plumones Hojas blancas	45 Minutos
Lineamientos	3. Lineamientos prevención y atención	Conocer los lineamientos de prevención y atención para su implementación	Estrategia general. Prevención. Atención.	Expositiva Ejercicios	Computadora Proyector hojas de rotafolio Plumones Cinta adhesiva	90 Minutos
Recomendaciones	4. Recomendaciones	Compartir recomendaciones a considerar en la implementación de los lineamientos de prevención y atención del acoso sexual en el		Lluvia de ideas	Computadora Proyector Pintarrón y/o hojas de rotafolio Cinta adhesiva	30 Minutos

		transporte público de pasajeros				
Cierre	Recapitulación	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Recapitula	Participativa		10 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						240

Sensibilización en perspectiva de género: Conceptos Básicos

Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo.
Personas concesionarias del transporte público colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión __1__ de __1__
Nombre del taller/capacitación: Conceptos Básicos	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo. Personas concesionarias del transporte público colectivo.	
Objetivo General: Sensibilizar a las y los participantes en perspectiva de género a través de bases conceptuales. Identificar las diferencias de roles y estereotipos entre hombres y mujeres. Conocer las violencias del sistema sexo-género	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Inicio		Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema “Conceptos básicos: sexo y género”.	Presentación de las personas asistentes a la capacitación. Actividad “rompe hielo”	Participativa		15 Minutos
Sexo y género	1. Conceptos básicos: sexo y género	Explicar los conceptos y diferenciación entre: sexo y género, a través de: Invitar a participantes, comenten si conocen la diferencia entre ambos conceptos.	Reflexiona sobre las respuestas y clarificar los conceptos y sus diferencias	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta adhesiva	30 Minutos
Roles y estereotipos	2. Roles y estereotipos de género	Explicar ¿qué son los roles y estereotipos de género?, a través de: Pedir a las personas participantes, dar ejemplos de lo que consideran “corresponde” a	Invitar a las y los participantes a identificar, de las situaciones que se mencionaron, ¿dónde	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta	30 Minutos

		mujeres y hombres (dónde lo ven, dónde lo aplican, qué identifican de esto, ¿están de acuerdo o no y por qué?) Reproducir video "Roles y estereotipos de género" (Tema 1.2_Roles y Estereotipos de Género - Idea Dignidad) Tema 1.2. Roles y estereotipos de género: https://www.youtube.com/watch?v=K6wnjAaPe5g	identificaron qué tipo de violencia y si la han visto o vivido?		adhesiva	
Violencia de género	3. Violencias del sistema sexo-género	Explicar los diferentes tipos de violencia contra las mujeres. Abrir el tema con la pregunta "¿Qué aprendiste de la sexualidad?", para la reflexión sobre la reproducción de roles y estereotipos que derivan en la violencia contra las mujeres. Presentar a la audiencia, los tipos de violencia y cómo éstas son consecuencia del sistema sexo-género. Presentar video "Tema 1.3_#EsViolencia_Experimento social" como ejemplo. Tema 1.3. #EsViolencia_Experimento Social: https://www.youtube.com/watch?v=0FzThcf4rWQ	Invitar a las y los participantes a identificar, de las situaciones que se mencionaron, ¿dónde identificaron qué tipo de violencia y si la han visto o vivido?	Demostrativa	Computadora Proyecto o hojas Cinta adhesiva	30 Minutos
Acoso y hostigamiento	4. Acoso sexual	Explicar los conceptos: acoso sexual, a través de: Presentar ¿qué es el acoso?, ¿cómo y en qué espacios se presenta? Mostrar video "Qué es el acoso sexual" (Tema 1.4_Qué es el acoso sexual) Tema 1.4. Qué es el acoso sexual: https://www.youtube.com/watch?v=pfAyhbdXyyk	Invita a las y los participantes a reflexionar sobre el video: ¿identifican alguna situación de acoso sexual que hayan visto y en qué espacios? o ¿saben de algún caso que haya manifestado haber sufrido acoso sexual, dónde ocurrió y cómo reaccionó la víctima y/o los testigos?	Demostrativa	Computadora Proyecto o hojas Cinta adhesiva	15 Minutos

Conclusiones	Cierre	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Recapitula y pregunta	Participativa		9 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						120

El acoso sexual en el transporte público
Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo.
Personas concesionarias del transporte público colectivo el sistema de transporte público colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión __1__ de __1__
Nombre del taller/capacitación: El acoso sexual en el transporte público	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo. Personas concesionarias del transporte público colectivo el sistema de transporte público colectivo	
Objetivo General: Identificar las violencias ocurridas en el espacio público y en el transporte público, incluido el acoso sexual. Conocer la diferencia de patrones de viaje entre hombres y mujeres.	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
Inicio		Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema	Presentación de las personas asistentes a la capacitación. Actividad "rompe hielo"	Participativa		15 Minutos
Movilidad desde la Perspectiva de Género	1.Diferenciación de viajes entre hombres y mujeres	Mostrar estadísticas sobre la diferenciación de viajes entre hombres y mujeres (4 min). Mostrar las estadísticas cómo se mueven las mujeres en México (4 min.)	Analiza la diferencia entre los patrones de viaje de los hombres y mujeres en México	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta adhesiva Plumones	30 Minutos
	2.Acoso sexual en el espacio público y el transporte público	Presentar cómo las mujeres sufren y enfrentan el acoso sexual en el espacio público y transporte público: Explicar la situación de acoso sexual que viven las mujeres en el	Analiza cómo se presenta el acoso sexual en los viajes cotidianos de las mujeres a través de los "Tipos de acoso en el espacio y el transporte público" Analiza las	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta adhesiva Plumones	30 Minutos

		espacio público y el transporte público colectivo en México. Reproducir el video "Tema 2.2_Acoso callejero" como ejemplo de una situación de acoso sexual normalizado. Tema 2.2. Acoso callejero: https://www.youtube.com/watch?v=CH4Du6TOjB8&t=5s Invitar a las y los participantes a reflexionar sobre el video con preguntas como: ¿la situación mostrada en el video les parece familiar?, ¿dónde la han visto o practicado?, ¿cómo se sintieron al ver el video después de revisar los conceptos anteriores? Presentar la incidencia de denuncia y motivaciones ante acoso sexual. Presentar el contexto en que las mujeres viven el acoso sexual en las ciudades mexicanas.	reacciones típicas ante el acososexual en el transporte público en México y algunos mecanismos existentes para su atención.			
Conclusión	Cierre	Espacio para aclaración de dudas y/o dar un resumen del tema para pasar al siguiente.	Recapitula y pregunta	Participativa		15 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						120

Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo
Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo.
Personas concesionarias del transporte público colectivo

CARTA DESCRIPTIVA	No. de Sesión __1__ de __1__
Nombre del taller/capacitación: Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo	
Nombre de la/el facilitador: Por definir	
Perfil de las/os participantes: Personal encargado de conducción de unidades del transporte público colectivo. Personas concesionarias del transporte público colectivo	
Objetivo General: Conocer a detalle los lineamientos de prevención y atención del acoso sexual en el transporte público para su implementación Valorar las necesidades de adecuación institucional y compartir recomendaciones a considerar en la implementación de los lineamientos de prevención y atención del acoso sexual en el transporte público de pasajeros	

RESULTADOS DE APRENDIZAJE	TEMAS	ESTRATEGIAS DE APRENDIZAJE O ACTIVIDADES A DESARROLLAR		TÉCNICA INSTRUCCIONAL	MATERIAL DIDÁCTICO	TIEMPO (Minutos)
		Facilitador/a	Participantes			
INICIO		Presentación del objetivo de la capacitación y en específico del tema “Lineamientos: prevención y atención del acoso sexual”. Recordar el encuadre con los acuerdos de convivencia.	Actividad de repaso de la sesión anterior: ¿qué aprendimos la sesión pasada?			15 Minutos
Estrategia general de los lineamientos:	1. Presenta la Estrategia general de lineamientos de prevención y actuación ante casos de acoso sexual en el transporte público	Presentar la estrategia general de los lineamientos: Objetivos y a quién van dirigidos	Analiza la estrategia y sus componentes	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta adhesiva Plumones	30 Minutos
Ruta de actuación	2. Ruta de actuación	Presentar la ruta de actuación ante una situación de acoso sexual en el transporte público colectivo: Actividad ¿Qué se hace actualmente cuando se presenta un caso de acoso sexual en el transporte público? Preguntar abiertamente a las y los participantes para que compartan sus experiencias Instancias involucradas en	Establecer una situación de acoso sexual en el transporte público como ejemplo de aplicación	Demostrativa	Computadora Proyector hojas Cinta adhesiva Plumones	60 Minutos

		la implementación				
		Pasos para la atención de víctimas de acoso sexual, explicando el flujograma del protocolo de atención				
Presentar las recomendaciones	Recomendaciones	Realizar la actividad para recolectar las recomendaciones por parte de las y los participantes. Actividad 1: Formar entre 3 y 4 equipos: Pedirles que respondan en tarjetas con palabras clave o frases cortas, o bien, hagan uso de papeles de rotafolio para responder las preguntas en la diapositiva. Una vez concluida la participación en equipos, seleccionar a una persona de cada equipo para que expongan sus respuestas (La persona facilitadora, deberá ir compilando en tarjetas y/o en otro papel de rotafolio, las principales propuestas y necesidades expuestas. Compilar y hacer un breve resumen donde se expongan los comentarios de las y los participantes.	Analiza las principales recomendaciones vinculantes propuestas en los Lineamientos, recordando que no son limitativas, ya que cualquier aportación subsecuente a la implementación de los protocolos, podrá nutrir y fortalecer la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público (5 min)	Demostrativa	Computadora, Proyector, hojas, Cinta adhesiva, Plumones	25 Minutos
Conclusión	Cierre	Recapitula y pregunta		Participativa		15 Minutos
Propuesta de Evaluación inicial (línea base) y evaluación final:						TIEMPO TOTAL (Horas/Minutos)
						120

A V I S O

A todos nuestros usuarios:

Se les informa que el módulo de la *Gaceta Oficial*, en la ciudad de Xalapa, se encuentra ubicado en la siguiente dirección:

Calle Gutiérrez Zamora sin número, esquina Diego Leño, (Planta baja de Palacio Federal), colonia Centro, C.P. 91000, Xalapa-Enríquez, Ver.

**Tarifa autorizada de acuerdo al Decreto número 599 que reforma el
Código de Derechos para el Estado, publicado en la Gaceta
Oficial de fecha 26 de diciembre de 2017**

PUBLICACIONES	U.M.A.	COSTO EN PESOS INCLUIDO EL 15% PARA EL FOMENTO A LA EDUCACIÓN
a) Edictos de interés pecuniario, como: Prescripciones positivas, denuncias de juicio sucesorio, aceptación de herencia, remates, convocatorias para fraccionamientos, palabra por inserción;	0.0360	\$ 4.29
b) Edictos de interés social como: Cambio de nombre, póliza de defunción, palabra por inserción;	0.0244	\$ 2.91
c) Cortes de caja, balances o cualquier documento de formación especial por plana tamaño Gaceta Oficial;	7.2417	\$ 863.94
d) Sentencias, resoluciones, deslinde de carácter agrario y convocatorias de licitación pública, una plana tamaño Gaceta Oficial.	2.2266	\$ 265.64
V E N T A S	U.M.A.	COSTO EN PESOS INCLUIDO EL 15% PARA EL FOMENTO A LA EDUCACIÓN
a) Gaceta Oficial de una a veinticuatro planas;	2.1205	\$ 252.98
b) Gaceta Oficial de veinticinco a setenta y dos planas;	5.3014	\$ 632.46
c) Gaceta Oficial de setenta y tres a doscientas dieciséis planas;	6.3616	\$ 758.95
d) Número Extraordinario;	4.2411	\$ 505.97
e) Por hoja certificada de Gaceta Oficial;	0.6044	\$ 72.11
f) Por un año de suscripción local pasando a recogerla;	15.9041	\$ 1,897.38
g) Por un año de suscripción foránea;	21.2055	\$ 2,529.84
h) Por un semestre de suscripción local pasando a recogerla;	8.4822	\$ 1,011.93
i) Por un semestre de suscripción foránea;	11.6630	\$ 1,391.41
j) Por un ejemplar normal atrasado.	1.5904	\$ 189.74

UNIDAD DE MEDIDA Y ACTUALIZACIÓN VIGENTE \$ 103.74

EDITORIA DE GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ DIRECTORA DE LA GACETA OFICIAL: JOYCE DÍAZ ORDAZ CASTRO Módulo de atención: Calle Gutiérrez Zamora s/n, Esq. Diego Leño, Col. Centro Xalapa, Ver. C.P. 91000 Oficinas centrales: Km. 16.5 Carretera Federal Xalapa-Veracruz Emiliano Zapata, Ver. C.P. 91639 Suscripciones, sugerencias y quejas a los teléfonos: 279 834 2020 al 23 www.editoraveracruz.gob.mx	gacetaoveracruz@gmail.com
--	----------------------------------