



A quien corresponda:

Por este medio hago constar que la Dra. Evelyn Mejía Carrasco, participó como consultora externa, en la investigación “Diagnóstico sobre la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público del Área Metropolitana de Monterrey” Financiado por ONU Mujeres México; siendo sus principales tareas la revisión de documentos, sistematización y análisis de la información así como su participación en la redacción del documento con los resultados de la investigación.

La presente constancia se expide a solicitud de la interesada el 30 de Junio de 2022.

**Atentamente**

**Mtra. Martha Fabiola Zermeño Núñez**  
**Directora General**  
**EPADEQ S.C.**

**Estudios y estrategias para el desarrollo y la equidad**

Montserrat 95-16, Colonia Los Reyes Coyoacán, C.P. 04330, México D. F., 4171.2225 / 5617.3932

[www.epadeq.com.mx/fabiola.zermeño@epadeq.com.mx](http://www.epadeq.com.mx/fabiola.zermeño@epadeq.com.mx), [moises.dominguez@epadeq.com.mx](mailto:moises.dominguez@epadeq.com.mx)



# DIAGNÓSTICO Y DOCUMENTO DE PROGRAMA ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos  
Seguros para Mujeres y Niñas







DIAGNÓSTICO Y DOCUMENTO DE PROGRAMA

# ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos  
Seguros para Mujeres y Niñas



## DIAGNÓSTICO Y DOCUMENTO DE PROGRAMA

### ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO: ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

© Derechos Reservados. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León.

El contenido y la información de esta publicación pueden ser utilizados siempre que se cite la fuente. Para obtener autorización para la reproducción, traducción y almacenamiento mediante cualquier forma, medio, sistema o transmisión sea éste electrónico, mecánico, de fotocopiado, de grabado o de otro tipo, la solicitud deberá dirigirse a la oficina de ONU Mujeres en México.

#### **ONU Mujeres**

publicacionesmx@unwomen.org

#### *Coordinación general de la publicación*

Yeliz Osman y Alma Burciaga, del Programa *Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres en México*.

#### *Investigación y elaboración de contenidos a cargo de Estudios y Estrategias Para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ, A.C.)*

Coordinadora general: Fabiola Zermeño Núñez  
Investigadora principal del Diagnóstico: Edith Olivares Ferreto  
Investigador principal del Programa: Moisés Domínguez  
Asistentes de investigación: Sofía Deveaux, María del Carmen Caño Secade, **Evelyn Mejía Carrasco**.  
Trabajo de campo: Moisés Domínguez, Edith Olivares, Yoali Pérez, Mario Zermeño, Fabiola Zemeño.  
Reclutamiento para grupos focales: Reyna Ramírez e Iván Viramontes, Arthemisas por la Equidad A.C.

Corrección de estilo: Andrés Téllez

Diseño editorial: arte i diseño, S. de R.L. de C.V.

© Créditos fotografías: Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León

Impresión: Print LSC Communitations S. de R.L. de C.V.

ISBN: 978-1-63214-155-2

Primera Edición: Enero 2019

Impreso en México / *Printed in Mexico*

#### **Agradecimientos**

Se agradece el apoyo de la asociación civil Arthemisas por la Equidad que tiene como sede de trabajo la Ciudad de Monterrey, quien apoyó el diseño del Programa en la labor de identificación de actores para su convocatoria a participar en los talleres. También se agradece de manera especial el tiempo concedido por las mujeres y los hombres que participaron en los talleres participativos, cuyos insumos forman parte de las propuestas de intervención de este documento; **a las organizaciones de la sociedad civil** que han sido parte del proceso participativo: Arthemisas por la Equidad, A.C.; ALPAZ; Alternativas Pacíficas, El Roble A.C.; ICW México; NSMN, Sostelar y 10,000 Mujeres Por México.

También agradecemos a quienes con sus aportes ayudaron a enriquecer el contenido de esta publicación:

Arturo Ojeda y Alejandra Osteguín, del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León; Belén Sanz Luque, Representante de ONU Mujeres en México; Natalia Calero, Lucía Villafañe, Andrea Cházaro, Kiyomi Medina y Karla Ramírez Ducoing de ONU Mujeres México; Lizzette Soria Sotelo, de ONU Mujeres.

# DIRECTORIO

---

**Gobernador Constitucional del Estado de Nuevo León**

**Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón**

**Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León**

**Martha Cecilia Reyes Cruz**

Presidenta Ejecutiva

**ONU Mujeres México**

**Belén Sanz Luque**

Representante

**Yeliz Osman**

Especialista del Programa Ciudades Seguras para Mujeres y Niñas

**Alma Burciaga**

Coordinadora del Programa Ciudades Seguras en Nuevo León

**EPADEQ, A.C.**

**Fabiola Zermeño**

Coordinadora

**Edith Olivares Ferreto**

Investigadora principal del Diagnóstico

**Moisés Domínguez**

Investigador principal del Programa

**Arthemisas por la Equidad, A.C.**

**Irma Alma Ochoa Treviño**

Fundadora y Directora General

**María Guadalupe Cruz Hernández**

Fundadora y Directora Ejecutiva



# ÍNDICE

<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>IX</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>XI</b>
<b>1. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS DEL PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Marco normativo del Programa</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Marco conceptual</b>	<b>5</b>
<b>2. ESTUDIO DIAGNÓSTICO SOBRE ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY (AMM)</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Objetivos del diagnóstico</b>	<b>9</b>
<b>2.2 Metodología</b>	<b>9</b>
<b>2.3 Contexto</b>	<b>11</b>
2.3.1 El área metropolitana de Monterrey	11
2.3.2 El transporte público en el AMM	12
2.3.3 Administración del transporte público en Nuevo León	12
2.3.4 La desigualdad y el transporte público	13
2.3.5 Satisfacción con el transporte publico	14
2.3.6 Las cifras oficiales de percepción de inseguridad y victimización	14
<b>2.4 Resultados</b>	<b>22</b>
2.4.1 Acoso y violencia sexual en el transporte público en el AMM	22
2.4.1.1 La magnitud del problema	22
2.4.1.2 Las expresiones de violencia sexual	23
2.4.1.3 Los lugares de ocurrencia	25
2.4.1.4 Mujeres más afectadas por la violencia sexual en el transporte público	27
2.4.1.5 Perfiles de los perpetradores	30
2.4.1.6 Consecuencias y reacciones de las mujeres ante el acoso y la violencia sexual	31



<b>2.5 Causas sociales y factores situacionales de riesgo</b>	<b>36</b>
2.5.1 Causas sociales	36
2.5.2 Factores situacionales	37
<b>2.6 Normas, políticas, servicios e iniciativas para la prevención y atención de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas</b>	<b>39</b>
2.6.1 Normatividad estatal	42
2.6.2 Normatividad municipal	42
2.6.3 Acciones gubernamentales	45
2.6.3.1 A nivel estatal	45
2.6.3.2 A nivel municipal	47
2.6.4 Participación de organismos internacionales	47
2.6.5 Iniciativas de la sociedad civil	48
2.6.6 Iniciativas desde el sector privado	49
<b>2.7 Conclusiones y recomendaciones</b>	<b>49</b>
2.7.1 Conclusiones	49
2.7.2 Recomendaciones	51
2.7.2.1 Zonas de intervención	51
2.7.2.2 Normatividad	51
2.7.2.3 Alianzas multisectoriales	54
2.7.2.4 Fortalecimiento de capacidades	55
2.7.2.5 Equipamiento urbano y movilidad	55
2.7.2.6 Cambio en normas socioculturales	55
2.7.2.7 Monitoreo y evaluación	56
<hr/>	
<b>3. PROPUESTA DE PROGRAMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGURO PARA MUJERES Y NIÑAS EN LOS CINCO MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY</b>	<b>57</b>
<b>3.1 Introducción y metodología participativa del Programa</b>	<b>59</b>
<b>3.2 Teoría del cambio y modelo lógico</b>	<b>59</b>
3.2.1 Visión de Futuro	59
3.2.2 Áreas de cambio	60
3.2.3 Matriz de marco lógico del Programa	61
3.2.4 Socios clave y arreglos de gestión y entrega	68
<hr/>	
<b>4. ANEXO: GUÍA DE OBSERVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO / ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY</b>	<b>71</b>
<hr/>	
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>75</b>
<hr/>	
<b>SIGLAS Y ACRÓNIMOS</b>	<b>79</b>

# ÍNDICE DE CUADROS Y TABLAS

<b>Gráfico 1</b>	Nuevo León: Porcentaje de población de 18 años y más que percibe inseguridad, 2013-2017	15
<b>Gráfico 2</b>	Nuevo León: Percepción de inseguridad en la entidad federativa, 2013-2017	15
<b>Gráfico 3</b>	Nuevo León: Percepción de inseguridad en el municipio, 2013-2017	16
<b>Gráfico 4</b>	Nuevo León: Percepción de inseguridad en la colonia, 2013-2017	16
<b>Gráfico 5</b>	Tasa de prevalencia delictiva por cada cien mil habitantes, según sexo de la víctima, 2017	17
<b>Gráfico 6</b>	Nuevo León: Espacios públicos según percepción de inseguridad, por sexo	18
<b>Gráfico 7</b>	México: Espacios públicos según percepción de inseguridad, por sexo	19
<b>Gráfico 8</b>	Delitos sexuales denunciados en el período 2013-2017	20
<b>Gráfico 9</b>	Nuevo León: Actividades que la población de 18 años y más dejó de realizar por temor a ser víctima de un delito	21
<b>Gráfico 10</b>	Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez en el último año, por acto violento, 2018	24
<b>Tabla 1</b>	Porcentaje de mujeres con incidentes de violencia sexual en el transporte público, 2018	23
<b>Tabla 2</b>	Modos de transporte en que a las mujeres les da más miedo andar solas, 2018	25
<b>Tabla 3</b>	Percepción de las mujeres de miedo a ser agredidas sexualmente en el transporte público del AMM, 2018	31
<b>Tabla 4</b>	Medidas de las mujeres ante la inseguridad, 2018	33
<b>Tabla 5</b>	Porcentaje de mujeres que fueron víctimas de algún acto de acoso o violencia sexual en el transporte público en los últimos doce meses, según si denunciaron o no o avisaron del hecho a alguna autoridad, 2018	34
<b>Tabla 6</b>	Porcentaje de mujeres víctimas de algún acto de acoso o violencia sexual en el último año que no denunciaron ni avisaron del hecho a alguna autoridad, según razón, 2018	34



# PRESENTACIÓN

El acoso sexual y la violencia sexual en el transporte público constituyen formas de discriminación de género que afectan el ejercicio del derecho de las mujeres y las niñas a vivir una vida libre de violencia, a la seguridad, a la libre movilidad y al acceso a la ciudad. Estas formas de violencia acontecen de manera cotidiana en todo el mundo: en zonas urbanas y rurales, en países desarrollados y en vía de desarrollo. Las mujeres y las niñas son y temen ser violentadas sexualmente en el transporte público mediante prácticas como los comentarios sexuales, los manoseos, las persecuciones y la exhibición de órganos sexuales masculinos, y en casos extremos, pueden ser víctimas de violaciones y feminicidios.

Tal y como lo reconoce la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptada el 19 de noviembre del 2018, “Intensificación de los esfuerzos para prevenir y eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas: el acoso sexual” (Resolución A/C.3/73/L.17/Rev.1); la violencia contra las mujeres y las niñas, incluido el acoso sexual, tiene sus raíces en la desigualdad histórica y estructural que ha caracterizado las relaciones de poder entre hombres y mujeres. Asimismo, viola y menoscaba gravemente el disfrute de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las mujeres y las niñas, y representa un serio obstáculo para su participación plena, efectiva y en condiciones de igualdad en la sociedad y en la vida económica y política de los países.

De manera particular, la violencia en los espacios públicos, como la que ocurre en el transporte público, prácticamente no se reconoce ni se denuncia debido a la existencia de normas discriminatorias, sobre todo de tipo social, que arraigan los estereotipos y la desigualdad de género. Lo anterior tiene como consecuencia que no haya sanciones para las

responsables de estos actos y que haya impunidad. Para evitar esta situación, es necesario que los Estados brinden servicios, programas y respuestas multisectoriales de carácter integral, coordinado, interdisciplinario y accesible que reconozcan los diferentes tipos de violencia que enfrentan las mujeres a lo largo de su vida. Por esta razón, la Resolución citada insta a los Estados a tomar medidas para aumentar la seguridad de las mujeres mediante la creación de entornos seguros y libres de violencia y mejorando la infraestructura urbana, como el transporte público.

Así pues, con base en el mandato de eliminar la violencia contra las mujeres y las niñas, ONU Mujeres ha puesto en marcha el Programa Global Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas (en adelante Programa Ciudades Seguras), que fue diseñado para responder a la necesidad de prevenir el acoso sexual y los diversos tipos de violencia sexual que padecen las mujeres y las niñas en los espacios públicos de las ciudades en todo el mundo. Se trata del primer programa global con una perspectiva comparativa que elabora, implementa y evalúa enfoques integrales para prevenir y responder a la violencia sexual ejercida contra las mujeres y las niñas en el ámbito público.

En México, ONU Mujeres está implementando el Programa en cinco ciudades. La Ciudad de México fue la primera que se sumó en marzo de 2015; le siguieron Puebla y Torreón en 2016, y en 2017, Guadalajara y el Área Metropolitana de Monterrey (AMM). En esta, es la primera ocasión en la que se trabaja con una zona urbana correspondiente a varios municipios de un área metropolitana que cuentan con una Alerta de Violencia de Género (AVG), gracias al apoyo y compromiso del Gobierno del Estado de Nuevo León.

En este documento se presentan los hallazgos del Diagnóstico sobre acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público del AMM, que comprende los municipios de Monterrey, Apodaca, Juárez, Cadereyta y Guadalupe. También se presenta una propuesta de Programa Metropolitano de Transporte Público Seguro para Mujeres y Niñas en los cinco municipios del Área Metropolitana de Monterrey. Ambos documentos son elementos fundamentales del Programa Insignia Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas (Ciudades Seguras) y son resultado del esfuerzo conjunto de ONU Mujeres en México y el Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, concretado mediante la firma de un convenio de colaboración en diciembre de 2017.

Asimismo, esta publicación es una herramienta fundamental para conocer la situación de las usuarias del transporte público en el AMM con respecto a la violencia sexual, así como para identificar las áreas de oportunidad para prevenir, eliminar, atender y sancionar este tipo de violencia y generar una hoja de ruta para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia en el transporte público. Los hallazgos del diagnóstico son retomados como base para la elaboración de una propuesta de programa realizado desde un enfoque participativo en el que usuarias, organizaciones de la sociedad civil (OSC), especialistas y servidoras y servidores públicos aportaron sus experiencias y preocupaciones para conformar una visión de futuro en el que las mujeres y las niñas del AMM puedan viajar en el transporte público seguras, libres y cómodas, con un mínimo de incidentes de violencia sexual.

Una estrategia para contar con un transporte público seguro para las mujeres y las niñas debe estar directamente relacionada con la construcción de zonas metropolitanas más accesibles, resilientes y sostenibles. La investigación realizada dio cuenta de que el AMM, al igual que muchas otras zonas del país, está transitando hacia el uso exclusivo del automóvil, de tal forma que las personas que cuentan con uno casi nunca usan el transporte público, y quienes utilizan este generalmente son personas de bajos ingresos,

que no tienen otras opciones para moverse, es decir, no lo hacen porque sea una opción de transporte eficiente. Esta situación se agrava por la falta de inversión en la infraestructura del transporte público, lo cual genera condiciones de inseguridad para las personas que lo utilizan, especialmente para las mujeres y las niñas, y tiene consecuencias negativas a largo plazo en términos de sostenibilidad y gestión urbana. De esta manera, en el marco del Programa Ciudades Seguras y en colaboración con los gobiernos locales, ONU Mujeres contribuye al cumplimiento de la Nueva Agenda Urbana otorgando protagonismo a los derechos de las mujeres y fomentando que todas las partes interesadas aprovechen la oportunidad de modelar ciudades sostenibles e inclusivas, desde una perspectiva de género.

ONU Mujeres, en su rol de articulador de alianzas interinstitucionales para avanzar en el logro de la igualdad de género, y en colaboración con el Gobierno del Estado de Nuevo León, específicamente con el Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, contribuye a alcanzar las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible mediante el Programa Ciudades Seguras, pues el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11 se propone lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles para todos y todas, y el ODS 5, lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y las niñas, así como eliminar la violencia que se ejerce en su contra. Lo anterior se consigue si nos aseguramos de que la vivienda, el transporte, los espacios y los servicios públicos sean seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

Una conclusión de este documento es que se necesita incorporar a la sociedad civil organizada y al sector privado en la implementación de acciones que permitan contar con una movilidad más segura para las mujeres y las niñas. Así, esperamos que estos sean los primeros pasos de una colaboración a largo plazo que contribuya a garantizar que el AMM de Monterrey sea efectivamente un espacio en donde las mujeres y las niñas puedan ejercer libremente su derecho a la ciudad y una vida libre de cualquier forma de violencia.

**Belén Sanz Luque**

Representante de ONU Mujeres en México

**Martha Cecilia Reyes Cruz**

Presidenta Ejecutiva del Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León

# INTRODUCCIÓN

---

El presente documento presenta los principales hallazgos del Diagnóstico sobre acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público del Área Metropolitana de Monterrey, así como una propuesta de Programa Metropolitano de Transporte Público Seguro para Mujeres y Niñas en cinco municipios del Área Metropolitana de Monterrey (Monterrey, Apodaca, Juárez, Cadereyta y Guadalupe). El propósito del diagnóstico es ofrecer información cualitativa y cuantitativa crucial para la elaboración de políticas públicas encaminadas a garantizar a las mujeres y las niñas un transporte público libre de violencia mediante la participación de diferentes actores locales.

El principal hallazgo del diagnóstico es que el acoso sexual y otras formas de violencia sexual que viven las mujeres y las niñas en el transporte público del AMM son muy frecuentes y las afectan de manera cotidiana y sistemática. Lo anterior repercute en su percepción de seguridad, en su calidad de vida, en las decisiones que toman y en la forma en que se relacionan con sus conciudadanos y con la ciudad: los horarios en que se movilizan, las rutas y los modos de transporte que eligen, los trayectos, los lugares que visitan, la forma en que se visten y las decisiones que toman respecto a si deben desplazarse solas o con otras personas. La violencia sexual impide el ejercicio de sus derechos a la movilidad libre y autónoma, a la ciudad, a vivir una vida libre de violencia, a la autonomía, la independencia y la libertad. Las manifestaciones de violencia sexual que padecen las mujeres en el transporte público van desde las miradas morbosas, los comentarios sexuales o tocamientos indeseados, las masturbaciones y las persecuciones, llegando hasta las violaciones.

Después de la firma del Convenio de Colaboración entre ONU Mujeres México y el Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León en diciembre de 2017, y a raíz de un proceso de

selección competitivo, EPADEQ A.C. fue seleccionada para llevar a cabo la primera etapa del Programa, que incluye la elaboración de un estudio diagnóstico, la construcción de una propuesta de programa integral que responda a las necesidades identificadas en el diagnóstico y el levantamiento de un estudio de línea base con indicadores que permitirán medir el impacto del Programa.

La investigación empírica de este trabajo se enmarca en los objetivos, los alcances y la metodología del Programa Global Insignia de ONU Mujeres, Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas cuyo objetivo es elaborar, implementar y evaluar enfoques integrales para prevenir y enfrentar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra mujeres y niñas en espacios públicos.

La información se presenta en tres grandes apartados: en el primero se describen los antecedentes conceptuales y normativos del Programa Global. En el segundo, se contextualiza la situación del AMM y se detalla la metodología utilizada para el estudio diagnóstico, así como los principales hallazgos en torno al acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público, incluyendo una serie de recomendaciones específicas. En el tercer apartado, se narra la manera en que actores y organizaciones de Monterrey participaron en el desarrollo de la propuesta de Programa, se desarrolla la teoría del cambio y el marco lógico y se presentan los resultados de los talleres participativos. En esta misma sección se describen las actividades en torno a las cuatro áreas de acción del Programa Global, así como la matriz del modelo lógico con sus indicadores respectivos y se hace la propuesta de actores estratégicos y los arreglos de gestión y entrega para la sostenibilidad y el desarrollo del Programa propuesto.





# 1 ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

DEL PROGRAMA GLOBAL  
CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS  
SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS







# 1 ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

## DEL PROGRAMA GLOBAL CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS

El Programa insignia de Ciudades Seguras surgió en 2010 como piloto, impulsado por ONU Mujeres en conjunto con ONU-Hábitat y los gobiernos locales de las ciudades de Quito (Ecuador), El Cairo (Egipto), Nueva Delhi (India), Port Moresby (Papúa Nueva Guinea) y Kigali (Ruanda). En la actualidad, alrededor de 30 ciudades del mundo se han unido al Programa con el fin de prevenir y atender la violencia sexual y transformar los espacios públicos. En México, como

se mencionó con anterioridad, cinco ciudades se han sumado a esta iniciativa: la Ciudad de México, Puebla, Torreón, Guadalajara y, a finales de 2017, el área metropolitana de Monterrey. En cada ciudad, el Programa ha promovido la participación y cooperación de instancias gubernamentales, organizaciones de mujeres y de la sociedad civil, la academia, el sector privado, los medios de comunicación y organismos internacionales.

Las ciudades que se suman a este programa se comprometen a:

1. Generar datos y construir alianzas para el cambio. Los estudios de alcance preliminares ofrecen datos específicos, y a menudo únicos, para asegurar una comprensión profunda del acoso sexual y la violencia en los espacios públicos en una ciudad. Las partes interesadas reflexionan sobre las conclusiones que se convierten en la base para futuras acciones.
2. Desarrollar e implementar leyes y políticas integrales. Estas deben orientarse específicamente a prevenir y responder a la violencia sexual en los espacios públicos. La capacitación y las acciones de sensibilización ayudan a las autoridades locales, los grupos de mujeres y los socios comunitarios a abogar por emitir la legislación necesaria y a supervisar su aplicación, que debe estar respaldada con presupuesto asignado.
3. Invertir en la seguridad y viabilidad económica de los espacios públicos. Un enfoque de género aplicado a la planificación urbana significa tener en cuenta sistemáticamente las necesidades potencialmente diferentes de mujeres y hombres. Una mayor seguridad para las mujeres y las niñas puede darse mediante inversiones específicas en infraestructura pública tales como agua potable y mejor iluminación. El desarrollo económico debe enfatizar las oportunidades para el empoderamiento económico de las mujeres.
4. Transformar las normas sociales. El promover actividades destinadas a fomentar relaciones de género respetuosas en las escuelas, comunidades y otros entornos aumenta la toma de conciencia sobre la igualdad de género y fomenta la seguridad en los espacios públicos. (ONU Mujeres, 2017).

## 1.1 MARCO NORMATIVO DEL PROGRAMA

El derecho de las mujeres a vivir libres de discriminación y violencia está consagrado en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos, entre los que destaca la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, 1979), cuyas recomendaciones generales 19 y 35 abordan de manera específica la problemática de la violencia contra las mujeres.

En 1995, la Plataforma de Acción de Beijing identificó la violencia contra las mujeres como uno de los doce principales obstáculos para alcanzar la igualdad de género, y en el 57° Periodo de Sesiones de la Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer (CSW 57, 2013) –principal órgano intergubernamental de las Naciones Unidas para dar seguimiento a la Plataforma de Acción de Beijing–, se adoptaron medidas para la eliminación y prevención de todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas. Fue precisamente en la CSW donde se reconoció por primera vez, en un foro intergubernamental, la importancia del Programa Ciudades Seguras. Más recientemente, dentro del Objetivo 5.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible consensuada en 2015 se estableció “la eliminación de todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas en las esferas pública y privada” como una de sus metas, y dentro del Objetivo 11 se invita a los estados parte a “contar con ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles para todos y todas”.

Además, la región de América Latina y el Caribe adoptó la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (1994), mejor conocida como Convención de Belém do Pará, primer instrumento jurídico internacional vinculante específico que reconoce el derecho humano de las mujeres a una vida libre de violencia.

En el ámbito nacional,<sup>1</sup> la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación (2003), la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (2006), la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (2007) y la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (2014), han retomado en sus diferentes reformas los preceptos establecidos en los instrumentos internacionales antes mencionados, contribuyendo a la conformación de un marco jurídico local para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia, incluyendo la violencia sexual en los espacios públicos.

---

1. A nivel nacional, a raíz de la Reforma Constitucional en materia de Derechos Humanos realizada en el 2011, el Estado mexicano tiene la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad establecidos en los instrumentos internacionales en la materia. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos. Esta Reforma no solo reconoció el carácter vinculante de los instrumentos internacionales de derechos humanos, también implicó la inclusión de una cláusula antidiscriminatoria en el artículo 1 constitucional, mediante la cual se prohíbe la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

## 1.2 MARCO CONCEPTUAL

Las ciudades son percibidas, habitadas y dotadas de significados diferentes por hombres y mujeres (Patiño, 1998; Falú, 2009; Rainero, 2006; Román, 2009). Para las mujeres, la experiencia en las ciudades está marcada por una tensión asociada a las desigualdades de género que, interconectadas con otras desigualdades y discriminaciones, las excluyen del uso y disfrute de los espacios públicos.

Las relaciones de desigualdad entre hombres y mujeres son una construcción fundadora del orden social, por lo que aquellas se reproducen íntegramente en los espacios públicos mediante la violencia que se ejerce en contra de ellas, especialmente la violencia sexual. Esta reflexión ha originado el concepto de continuum de violencia para dar cuenta de que las violencias ejercidas contra las mujeres tiene lugar tanto en el ámbito privado como en el público: en el hogar, en las instituciones, en las calles, en los medios de transporte (Falú, 2009). Desde esta perspectiva, se habla de una misma violencia que adquiere diversas expresiones y se manifiesta en diferentes ámbitos de relación y espacios; en otras palabras, tanto las manifestaciones públicas como las privadas

de la violencia contra las mujeres tienen un mismo origen: la dominación masculina y los estereotipos que de ella derivan, y tienen los mismos efectos: la perpetuación de las mujeres como objetos de subordinación y dominación (Falú, 2014, p. 24).

La violencia sexual, por su parte, se define como cualquier acto sexual cometido en contra de la voluntad de otra persona, ya sea porque la víctima no otorga el consentimiento o porque el consentimiento no puede ser otorgado dado que la persona es un niño o niña, tiene una discapacidad mental, o se encuentra severamente intoxicada o inconsciente como resultado del consumo de alcohol o drogas (ONU Mujeres, 2011).

Una de las manifestaciones de violencia sexual más tolerada e invisibilizada por la sociedad es el acoso sexual. En este sentido, un componente clave de este es que quien lo ejerce lo hace sin el consentimiento, permiso o acuerdo de la persona o personas que lo padecen. Partiendo de la definición de ONU Mujeres, el acoso sexual:

Incluye formas sin contacto, como comentarios sexuales sobre las partes del cuerpo o la apariencia de una persona, silbidos mientras pasa una mujer o una niña, exigencia de favores sexuales, miradas sexuales sugestivas, persecución, asecho, exposición de órganos sexuales a otra persona.

Incluye también formas físicas de contacto como acercarse a otra persona en la calle o en el transporte público, agarrándola, pellizcándola, dándole palmadas o frotándose de una forma sexual. (ONU Mujeres, 2011).

Para comprender los efectos que tiene la violencia sexual en los espacios públicos sobre las vidas de las mujeres y las niñas, es necesario reflexionar sobre la relación entre dicha violencia y la percepción de estas sobre la inseguridad. Varios estudios han documentado la existencia de vínculos entre violencia contra las mujeres y percepción de inseguridad

en el espacio público urbano, así como también la sensación de “temor o miedo”,<sup>2</sup> lo que ha contribuido a mostrar que la violencia en contra de las mujeres y niñas les impide el pleno goce de sus derechos, así como la apropiación y el acceso al espacio público urbano.

2. María Patiño Dié, (1998, p. 94) comprobó que las mujeres con vida nocturna en la ciudad de Madrid, España, temen ser víctimas de violencia sexual pues tienen miedo a ser invadidas en “su espacio personal, su espacio corporal”. Asimismo, como señala Trujillo (2011), las condiciones y el equipamiento urbano de Medellín, Colombia, influyen en las experiencias de las mujeres del área metropolitana pues su estado puede generar una mayor sensación de inseguridad.

De manera particular, a la violencia sexual en contra de las mujeres y las niñas en el transporte público subyace “la percepción del cuerpo de las mujeres como un cuerpo para los demás” (Zermeño y Plácido, 2009, p. 54). Por lo anterior, la violencia sexual en el transporte público en su contra se convierte en un medio a través del cual algunos hombres detentan sus privilegios y reproducen el poder que les confiere ser hombres, pues estas prácticas han sido naturalizadas y generalmente no son sancionadas.

La violencia sexual en contra de las mujeres y las niñas en el espacio público y sus expresiones en el transporte público de México han sido escasamente analizadas. Un primer antecedente en el estudio de este problema en el país son

los trabajos de Zermeño y Plácido (2009) para el caso de la Ciudad de México. En ese estudio se señala que hombres y mujeres hacen un uso diferenciado del espacio y del transporte público, en función de sus actividades cotidianas y que factores como “el estilo de vida, la elección de ocupación laboral, compatibilizar o no el cuidado de los/las hijos/as, enfermos/as, ancianos/as, los cuales se refleja en la forma e intensidad de la dinámica de las personas en los territorios, (...) indudablemente tiene[n] una importante connotación de género” (Zermeño y Plácido, 2009, p. 55). También se indica que por cada hombre que padece violencia sexual en el transporte público, seis mujeres la padecen y que “a las mujeres les pasan hechos de mayor gravedad”, perpetrados generalmente por hombres (Zermeño y Plácido, 2009 p.100).





Fotografía: Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León

# 2

## ESTUDIO DIAGNÓSTICO

SOBRE ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY





# 2 ESTUDIO DIAGNÓSTICO

## SOBRE ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY (AMM)<sup>3</sup>

### 2.1 OBJETIVOS DEL DIAGNÓSTICO

El objetivo del diagnóstico fue obtener información sobre las características de la violencia sexual en el transporte público del AMM, identificar las capacidades actuales de respuesta del gobierno ante esta, las zonas prioritarias de atención, estrategias pertinentes para la prevención, atención, sanción y eliminación de la violencia sexual en el trans-

porte público del AMM, así como ubicar aliados dentro de la sociedad civil y el sector privado. De esta manera, el presente diagnóstico constituye un primer punto de partida para el diseño, la implementación y el monitoreo de un programa integral para prevenir y eliminar la violencia sexual en el transporte público del AMM.

### 2.2 METODOLOGÍA

Este diagnóstico fue elaborado con base en la *Guía para elaborar estudios diagnósticos preliminares del Programa Ciudades Seguras* de ONU Mujeres (2011) y la *Guía ética sobre la investigación de la violencia contra las mujeres* de la Organización Mundial de Salud (OMS, 2016), y se desarrolló mediante un enfoque metodológico mixto, que combina trabajo de gabinete (revisión de fuentes de información documental y estadística) y trabajo de campo (aplicación de técnicas cualitativas). Adicionalmente, se incluyó informa-

ción cuantitativa que emana de la encuesta sobre la magnitud y las características de la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público del AMM que fue levantada por EPADEQ A.C. en el marco de la elaboración de la línea base para la evaluación del Programa Ciudades Seguras en el AMM. La encuesta de esta línea base se generó después de la elaboración del presente diagnóstico, pero más adelante se presentan algunos datos a fin de enriquecer el análisis.

3. Como ya se había mencionado con anterioridad, para este documento el área metropolitana de Monterrey comprende a los municipios de Monterrey, Apodaca, Juárez, Cadereyta y Guadalupe.



En el diagnóstico se analiza y sistematiza información documental (encuestas nacionales y registros administrativos de instancias del gobierno local relacionadas con el acceso a la justicia y con la atención a la violencia contra las mujeres), el marco normativo local, así como iniciativas ya existentes y acciones realizadas por el estado de Nuevo León y los municipios de Monterrey, Apodaca, Juárez, Cadereyta y Guadalupe, para atender y garantizar el acceso a la justicia de las mujeres que viven violencia en el transporte público. Asimismo, se incluye información cualitativa recabada mediante grupos focales conformados por mujeres que viven en

los cinco municipios del AMM contemplados en el diagnóstico y que son usuarias frecuentes del transporte público, para asegurar que las experiencias, las voces y las necesidades de las diversas mujeres constituyan la parte central de la propuesta de Programa Metropolitano de Transporte Público Seguro para Mujeres y Niñas en los cinco municipios del Área Metropolitana de Monterrey. Asimismo, se organizaron grupos focales con hombres y con organizaciones de la sociedad civil, y se entrevistó a servidores y servidoras públicas estatales y municipales para incluir las perspectivas de los principales actores involucrados en el Programa.

También se hicieron cuatro recorridos en diferentes medios de transporte público de los cinco municipios del AMM:

- El domingo 15 de julio de 2018, entre la 1:40 y las 4:30 p.m., se hizo un recorrido desde el Parque Fundidora hasta el centro de Monterrey y viceversa, utilizando metro, autobuses locales y taxis.
- El lunes 16 de julio de 2018 se transitó de Monterrey al municipio de Guadalupe y viceversa, en horario nocturno (de 8 a 10:30 p.m.). El recorrido incluyó el uso de Ecovía y autobuses locales.
- El martes 17 de julio de 2018 se hizo un recorrido en horario matutino (de 8:30 a 9:30 a.m.), del Parque Fundidora hacia el centro de Monterrey, en el que se utilizó el servicio de transmetro, autobús y taxi.
- El jueves 19 de julio de 2018 al mediodía se partió de San Nicolás a Apodaca y de ahí a Monterrey, y se viajó en Uber y autobús.

Estos recorridos los hicieron integrantes de EPADEQ A.C. con una guía de observación<sup>4</sup> elaborada con base en la metodología de Diagnóstico Urbano con Perspectiva de Género (DUG), orientada a verificar en campo las condiciones de la infraestructura y de los servicios de transporte que propician u obstaculizan los traslados seguros de las mujeres y

las niñas. Las rutas seleccionadas cubren diferentes horarios, recorridos de alta y baja afluencia de personas, así como recorridos intermunicipales, lo cual permitió observar las distintas situaciones y condiciones que viven las mujeres al moverse en el AMM.

---

4. Véase el anexo 1.

## 2.3 CONTEXTO

### 2.3.1 El área metropolitana de Monterrey

El AMM<sup>5</sup> se encuentra ubicada en el estado de Nuevo León y está integrada por el municipio de Monterrey y doce municipios conurbados: Apodaca, Cadereyta Jiménez, Carmen, García, San Pedro Garza García, General Escobedo, Guadalupe, Benito Juárez, Monterrey, Salinas Victoria, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina y Santiago.<sup>6</sup> En esta zona habita más de 90% de la población de Nuevo León: 4,437,643 habitantes en una superficie de 6,794 km<sup>2</sup>,<sup>7</sup> lo que la sitúa como la tercera más poblada de México, detrás de las áreas metropolitanas del Valle de México y de Guadalajara, y como la segunda con mayor extensión territorial.<sup>8</sup>

La dinámica migratoria ha contribuido a este incremento poblacional. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2010, 62% de la población de Nuevo León provenía de otros estados del país, a saber: San Luis Potosí (16%), Tamaulipas (15%), Veracruz (13%), Coahuila (10%) y la Ciudad de México (8%). Para 2015, la Encuesta Intercensal señala que 21.2% de quienes residen en Nuevo León nació en otro estado o en el extranjero, cifra superior a la nacional (17.4%). De igual manera, la migración interna desempeña un papel importante, pues según la misma fuente, Nuevo León ocupa el primer lugar nacional en movilidad intermunicipal con un 9.3%.

En lo relativo a la población indígena, los datos de la Encuesta Intercensal 2015 muestran que 1.59% de la población del estado es indígena. El último Censo Nacional de Población (2010) indicaba que en el AMM las proporciones de población indígena femenina son menores: 0.53% en Monterrey, 0.27% en Apocada, 0.27% en Cadereyta, 0.58% en Juárez y 0.23% en Guadalupe.

Por otra parte, en el año 2012 Nuevo León alcanzó un valor alto en el Índice de Desarrollo Humano (IDH) (0.790), pues se ubicó en el segundo lugar del país, solo por debajo de la Ciudad de México (PNUD, 2015). Sin embargo, en el AMM existen altos niveles de desigualdades entre mujeres y hombres. El Índice de Desarrollo relativo al Género (IDG) arroja una merma en desarrollo humano calculada en 1.11% debido a las desigualdades entre hombres y mujeres (INEGI/UNIFEM, s/f). La brecha salarial entre mujeres y hombres es el indicador que más contribuye a disminuir el IDG: las mujeres en Nuevo León ganan aproximadamente 46% de lo que ganan los hombres.

- 
5. Las zonas metropolitanas son los elementos de mayor jerarquía del sistema urbano de México, en ellas se genera 75% del producto interno bruto (PIB) del país y tienen el potencial de incidir favorablemente en el desarrollo económico y social de sus respectivas regiones. Véase: [http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico\\_en\\_cifras](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico_en_cifras).
  6. La delimitación de las zonas metropolitanas puede consultarse en: [http://www.conapo.gob.mx/ES/CONAPO/Zonas\\_metropolitanas\\_2010](http://www.conapo.gob.mx/ES/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010).
  7. El dato de superficie se obtuvo de las Áreas Geoestadísticas Municipales del Marco Geoestadístico Nacional 2010 en: [http://www.conapo.gob.mx/ES/CONAPO/Zonas\\_metropolitanas\\_2010](http://www.conapo.gob.mx/ES/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010). Consultado el 6 de agosto de 2018.
  8. De acuerdo con el último conteo y delimitación oficial realizada en 2015 en conjunto por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).

### 2.3.2 El transporte público en el AMM

En el AMM actualmente operan 134 rutas radiales, 29 rutas periféricas, 31 rutas de microbús y tres rutas intramunicipales.<sup>9</sup> Además, el sistema de transporte público incluye las dos líneas del metro y la Ecovía. El sitio web del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETyV) señala que en 2016 existían 3,123 unidades de pasajeros distribuidas en 59 empresas conformadas en 11 consorcios que incluyen a las corporaciones sindicales de la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC) y la Confederación de Trabajadores de México (CTM) (esta última con tres consorcios: CTM-FEAT, CTM-GPE y CTM-SNAT).<sup>10</sup>

Con respecto a la movilidad específica de las mujeres, 63.3% de estas usan el transporte público para trasladarse al trabajo y 10.5% para ir a la escuela; 30% usa el transporte público cuatro o más veces al día, y de estas 35.5% se desplaza entre 4 y 6 a.m. y 46.2% entre las 6 p.m. y las 12 a.m.; es decir que, en total, 91.7% de las mujeres son usuarias del transporte público precisamente en los horarios considerados de mayor peligro, con un tiempo de recorrido promedio superior a los 40 minutos por viaje. Asimismo, 93.2% de las mujeres utiliza como medio para desplazarse el camión o el autobús.

### 2.3.3 Administración del transporte público en Nuevo León

Las rutas de transporte público en el AMM son administradas mediante dos figuras: “permisionarios” y “concesionarios”. Los “permisionarios” son personas físicas que reciben un permiso o concesión individual para operar una sola ruta. Los permisionarios adquieren la concesión o permiso por medio de agrupaciones, sobre todo sindicales, y una característica de estas es que las unidades, las rutas y los choferes generalmente no respetan los reglamentos establecidos. La mayoría de los permisionarios cubren sus recorridos en la zona periférica del AMM. Por su parte, los denominados “concesionarios” son empresas que administran varias rutas y emplean a sus operadores; estas rutas cuentan con un mayor nivel de regulación y organización, cuentan con reglamentos, uniformes, horarios establecidos y controles periódicos que contribuyen a mostrar uniformidad en su imagen corporativa.

Existe una crítica abierta por parte de la población regiomonitana a los “permisionarios” por la irregularidad del servicio que prestan, su indisciplina, así como por la forma inadecuada en que los operadores tratan a las usuarias de dichas rutas. De hecho, las mujeres del grupo focal de la OSC mencionaron la diferencia entre ambos tipos de concesiones de transporte público, y su relación con la inseguridad de mujeres y niñas. De acuerdo con estas, las rutas concesionadas a grandes empresas que operan en Monterrey se caracterizan por una mayor calidad de las unidades, lo que contribuye a su percepción de seguridad (iluminación, choferes uniformados, respeto de las paradas y la ruta). En cambio, en las colonias periféricas del AMM, las rutas de transporte operadas por permisionarios fueron reconocidas por todos los actores sociales como mucho más peligrosas por la precariedad de las unidades, pero también por la ausencia de regulación y autorregulación.

9. Véase <http://www.cetyv.gob.mx/transporte/fichas.htm>.

10. Sin embargo, Carrancá (2017) señala que esa información corresponde a 2002, por lo que está desactualizada. El autor señala que faltaban rutas por definir y las cifras no concuerdan con los instrumentos de planeación estatal. A pesar de lo anterior, esta es una información oficial que da una imagen de la dimensión del transporte público.

### 2.3.4 La desigualdad y el transporte público

**El AMM ha experimentado un incremento sostenido del volumen vehicular en los últimos tres décadas, mientras que el uso del transporte público se ha reducido.** Según los datos de la encuesta de percepción ciudadana “Así Vamos”, en **1986 el principal medio de transporte en el AMM era el transporte público (67%), mientras en 2018 es el automóvil (49.9%)**, seguido del transporte público colectivo (33%) y los traslados a pie (8.8%).<sup>11</sup> Para 2016, los datos de registro del parque vehicular motorizado indican que el AMM tenía 1,747,241 vehículos: 77% automóviles, 20% transporte de carga, 3% motocicletas y solamente 0.44% camiones para el transporte público (Carrancá, 2017).

Asimismo, la alta segregación económica que caracteriza a la ciudad de Monterrey se expresa con claridad en los medios de transporte: los municipios con mayor porcentaje de vehículos por habitante son San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza, Monterrey y Guadalupe (Carrancá,

2017), que es donde se concentra la población de altos ingresos; mientras en los periféricos, en donde se concentra la población de bajos ingresos, el uso de transporte público es significativamente superior.<sup>12</sup>

Estas tendencias repercuten en que el uso del transporte público en el AMM presente características particulares con respecto a lo que sucede en otras ciudades del país: **las personas que tienen automóvil prácticamente nunca usan el transporte público y aquellas que utilizan el transporte público son generalmente personas de bajos ingresos que lo hacen porque carecen de otras opciones para movilizarse y no porque constituya una opción de transporte eficiente.**

Esta situación fue expresada con claridad por la representante de un colectivo de movilidad alternativa de Monterrey:

*El transporte público está también estigmatizado por la clase alta de la ciudad; incluso hay manifestación de zonas residenciales con pancartas para que no pase una ruta por sus calles. El transporte público está considerado como algo negativo, y las ciclovías es lo mismo y por eso se quitaron de San Pedro. Hay muchas expresiones de esta naturaleza en la ciudad. (Grupo focal OSC).*

Algunas de las participantes del grupo focal de organizaciones sociales plantearon que la política estatal de transporte incentiva y prioriza el uso del automóvil, lo que se

manifiesta en las inversiones públicas que privilegian la construcción y el mejoramiento de carreteras y autopistas en vez de mejorar e incrementar la red de transporte público.

*El Instituto para Políticas de Transporte analizó todos los recursos federales por estado invertidos en los diferentes medios de transporte o invertidos a movilidad (sic). En Nuevo León, (...) la última cifra ahí es del 2016, y año tras año, arriba del 85, 90% del recurso que destinan a movilidad se va a pavimentación, bacheo y pasos a desnivel. O sea, a infraestructura para el carro. Los únicos años donde eso cambió fue con la línea 3 del metro, cuando se hicieron las inversiones más fuertes y Ecovía. Fuera de eso, no ha habido inversión en nada más que en pavimentaciones y ya. (Grupo focal organizaciones sociales).*

11. Véase: <http://www.elfinanciero.com.mx/monterrey/regiomontanos-usan-menos-transporte-publico>

12. Los municipios San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza y Monterrey tienen el IDH más alto de Nuevo León (0.968, 0.916 y 0.903, respectivamente, en 2015). Juárez, en cambio, tuvo un IDH de 0.788 en el mismo año. Guadalupe, Apodaca y Cadereyta tuvieron un IDH alto pero menor a 0.900. Guadalupe se incluye entre los 10 municipios con menor índice de marginación en el país y Monterrey entre los 10 municipios con mayor PIB. Para 2015, Monterrey tenía una renta per cápita a valores de paridad de poder adquisitivo de 32.310 dólares y un PIB per cápita nominal de 20.285 dólares, siendo la más alta del país y la segunda de América Latina. Véase <https://www.mckinsey.com/featured-insights/urbanization/global-cities-of-the-future-an-interactive-map>

En efecto, la investigación realizada por la asociación civil El poder del Consumidor (2016) concluye que “Para hacer frente a la expansión urbana desordenada de esta ciudad se ha recurrido a la falsa solución de aumentar la capacidad de las redes viales, cuyo resultado ha sido el incremento explosivo del número de automóviles, generando más y mayores

congestionamientos viales. Entre el 2011 y 2014, en esta ciudad la distribución de los fondos federales ha sido en promedio de: 36% en infraestructura vial, 38.2% en pavimentación, sólo 15% para transporte público y 8% para proyectos de movilidad no motorizada”.

### 2.3.5 Satisfacción con el transporte público

En 2013, Dinamia publicó los resultados de la Encuesta sobre transporte en la Zona Metropolitana de Monterrey. La evaluación global de las personas usuarias sobre su satisfacción con el transporte público fue de 7.4 puntos en una escala del 1 al 10. Un dato importante es que solamente 6.7% de personas usuarias ha presentado alguna vez una queja por fallas en el transporte. Sin embargo, según la encuesta, uno de los problemas que enfrentan quienes utilizan las rutas de transporte es la falta de información sobre las rutas (59.8%), las unidades en mal estado, con grafiti y rayones (41.3%) y los asientos con daños (30.7%) (Dinamia, 2013).

Cabe subrayar que la publicación no contiene desagregación por sexo de todas las variables. Sin embargo, al detallar los medios de transporte, los resultados muestran que, a pesar de que la mayoría de la población se traslada en camión o autobús (51%),<sup>13</sup> este es el medio peor evaluado por 69% de los usuarios y las usuarias, y **53% de las usuarias considera que es el más peligroso**. Asimismo, 62% de la población piensa que el transporte público en general es inseguro, y 45% considera que el tiempo que invierte en trasladarse es excesivo (Dinamia, 2013).

### 2.3.6 Las cifras oficiales de percepción de inseguridad y victimización

**De acuerdo con el INEGI, entre 2013 y 2017 más de 70% de las personas mayores de 18 años residentes de Nuevo León se sintieron inseguras.**<sup>14</sup> Así, 2013 fue el año con mayor percepción de inseguridad: 80.2% de las personas adul-

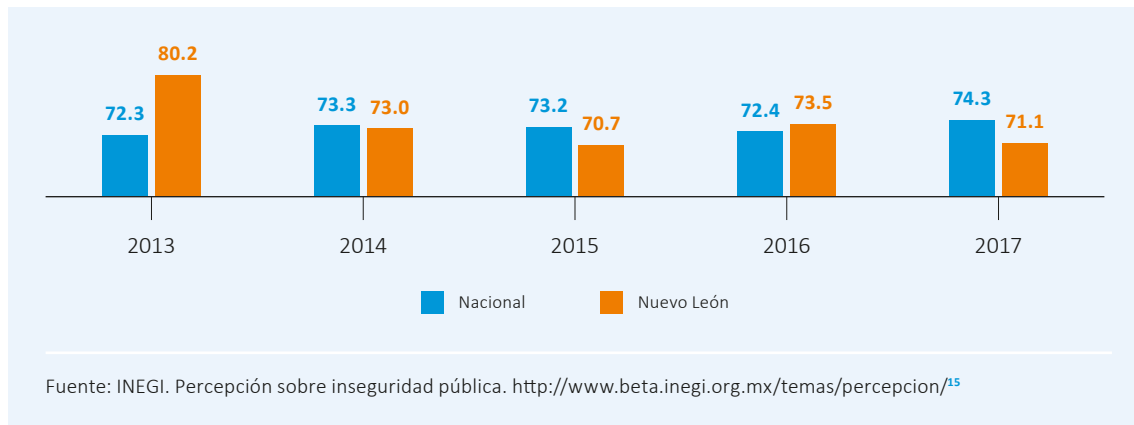
tas percibieron inseguridad en el estado. Con esa proporción, Nuevo León no solo superó el promedio nacional, sino que se convirtió en la entidad del país con mayor proporción de población con temor a ser víctima de la delincuencia.

13. Resultados de la encuesta sobre transporte Zona Metropolitana de Monterrey, realizada en 2013 muestran que 51% de la población se traslada en camión y el 35% en tren ligero.

14. La percepción de inseguridad puede definirse como “la percepción que una persona tiene de ser víctima de un delito, independientemente de la probabilidad de serlo” (Jasso, 2013, p. 14).

### GRÁFICA 1

#### Nuevo León: Porcentaje de población de 18 años y más que percibe inseguridad, 2013-2017

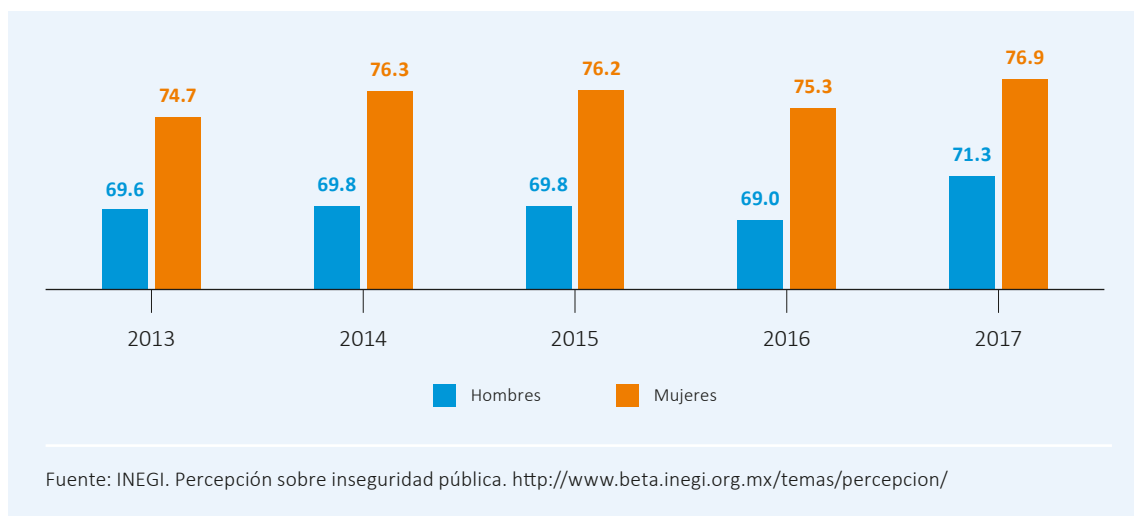


Los datos de percepción de inseguridad del INEGI desglosados por sexo muestran que las mujeres perciben más inseguridad que los hombres en todos los ámbitos territoriales: para 2017, 76.9% de las mujeres y 71.3% de los hombres nuevoleonenses percibían inseguridad en el esta-

do; 69.5% de las mujeres y 62.7% de los hombres percibían inseguridad en el municipio, y 49.2% de las mujeres y 42.3% de los hombres en la colonia en que vivían. Los gráficos 2, 3 y 4 evidencian que esta tendencia se ha mantenido al menos durante los últimos cinco años.

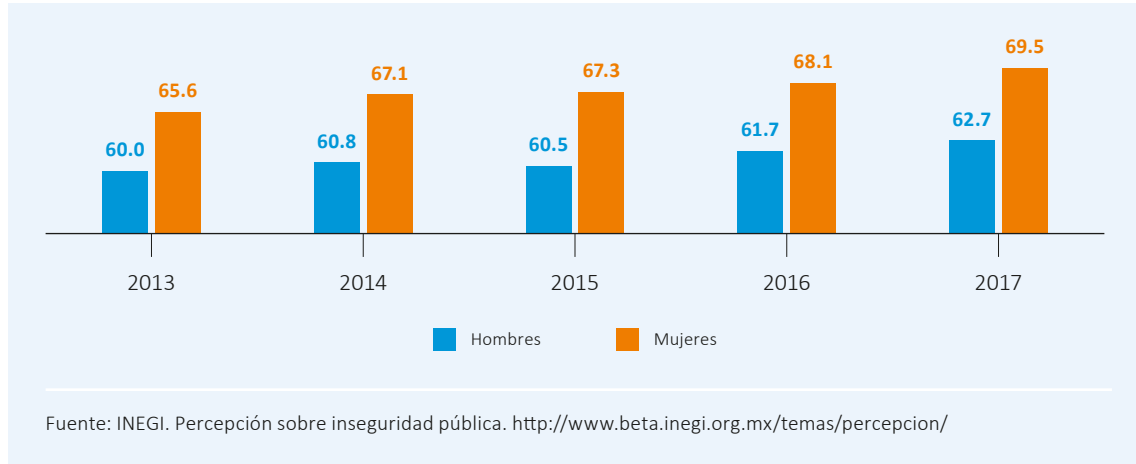
### GRÁFICA 2

#### Nuevo León: Percepción de inseguridad en la entidad federativa, 2013-2017 (en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)



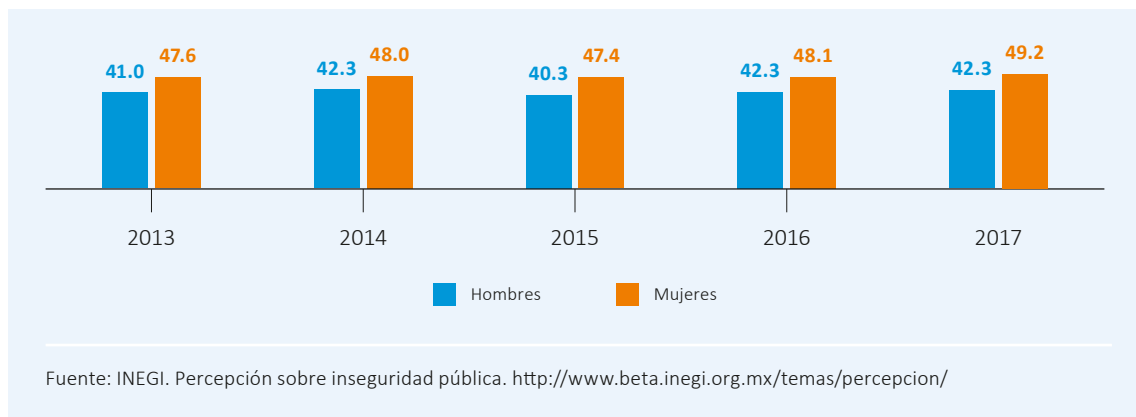
**GRÁFICA 3**

**Nuevo León: Percepción de inseguridad en el municipio, 2013-2017  
(en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)**



**GRÁFICA 4**

**Nuevo León: Percepción de inseguridad en la colonia, 2013-2017  
(en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)**

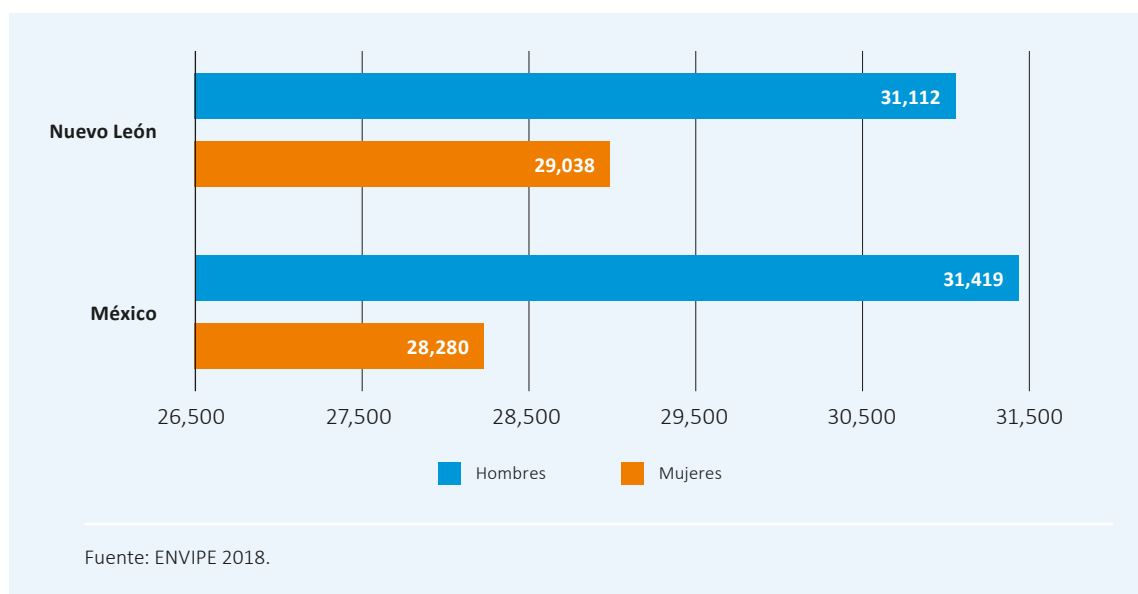


En consonancia con estos datos, la tasa de prevalencia delictiva<sup>16</sup> también afectó en mayor medida a las mujeres en Nuevo León, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Durante 2017, 31,112 hombres por cada 100,000 fueron víctimas de delito. En el caso de las mujeres, fueron 29,038 por cada

100,000, superando la media nacional, que es de 28,280 mujeres víctimas de algún delito. Es decir, la tasa de prevalencia delictiva es mayor a la media nacional para las mujeres, mientras que para el caso de los hombres, a media nacional es mayor que el promedio de Nuevo León.

#### GRÁFICA 5

Tasa de prevalencia delictiva por cada cien mil habitantes, según sexo de la víctima, 2017



Para este diagnóstico es relevante señalar que **78.7% de las mujeres y 70.3% de los hombres en el estado considera el transporte público como el lugar más inseguro** (segundo

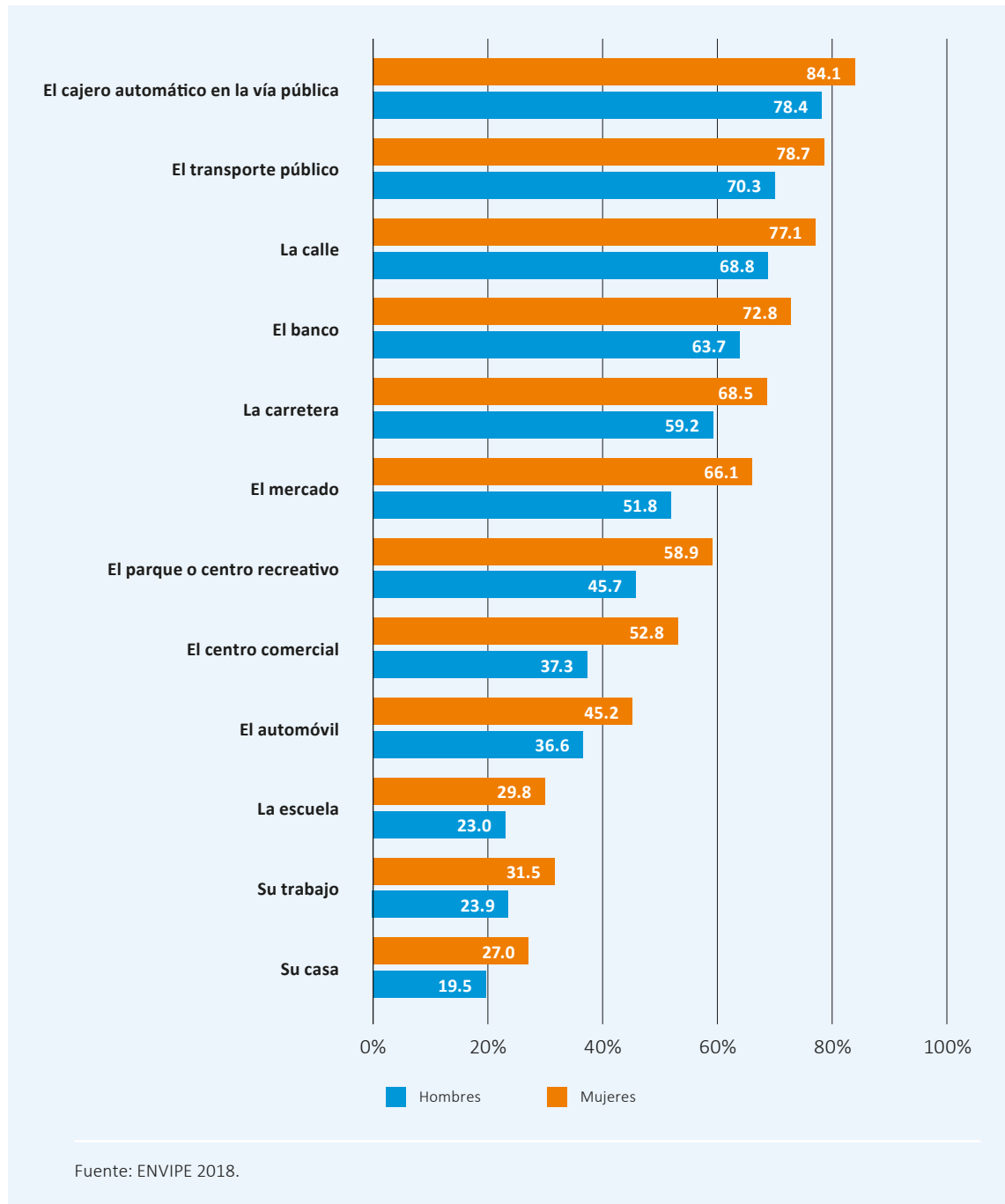
lugar después de los cajeros automáticos) según los datos de la ENVIPE. Estas cifras son mayores a las que se presentan a nivel nacional.

16. La tasa de prevalencia delictiva expresa la cantidad de víctimas de delito por cada cien mil habitantes.



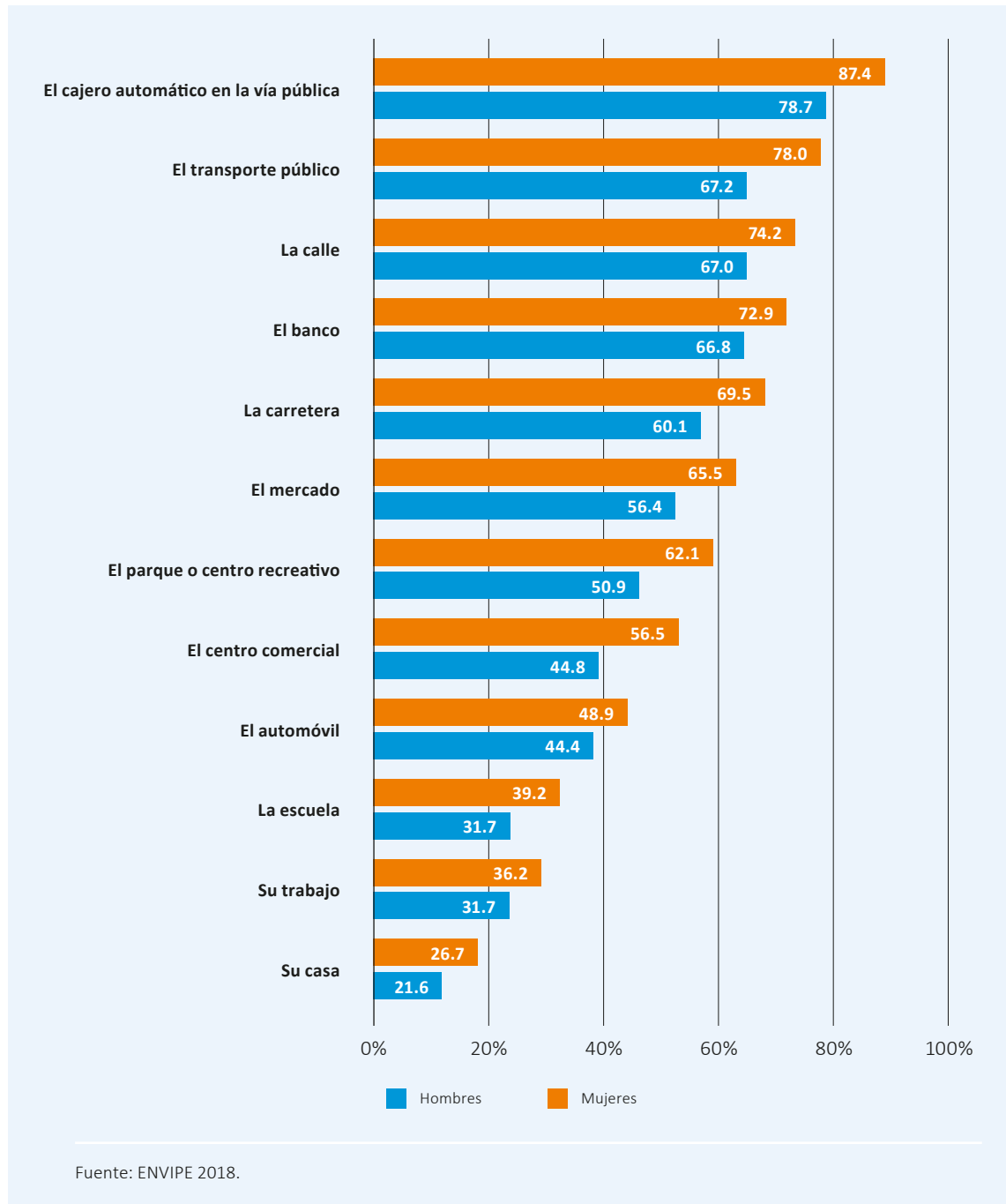
GRÁFICA 6

Nuevo León: Espacios públicos según percepción de inseguridad, por sexo (en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)



**GRÁFICA 7**

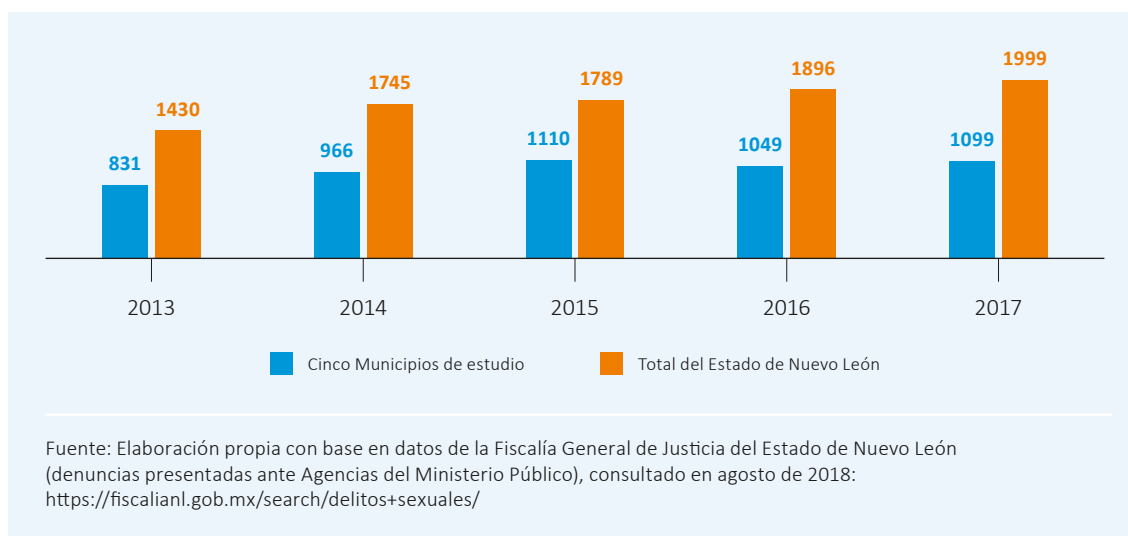
**México: Espacios públicos según percepción de inseguridad, por sexo  
(en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)**



**Las denuncias por delitos sexuales muestran una tendencia creciente en los últimos cinco años: en 2013 se denunciaron 1,430 delitos sexuales y en 2017, 1,999.** Los cinco

municipios objeto de este diagnóstico concentran más de la mitad de los delitos sexuales denunciados en estos mismos 5 años.<sup>17</sup>

**GRÁFICA 8**  
**Delitos sexuales denunciados en el período 2013-2017**



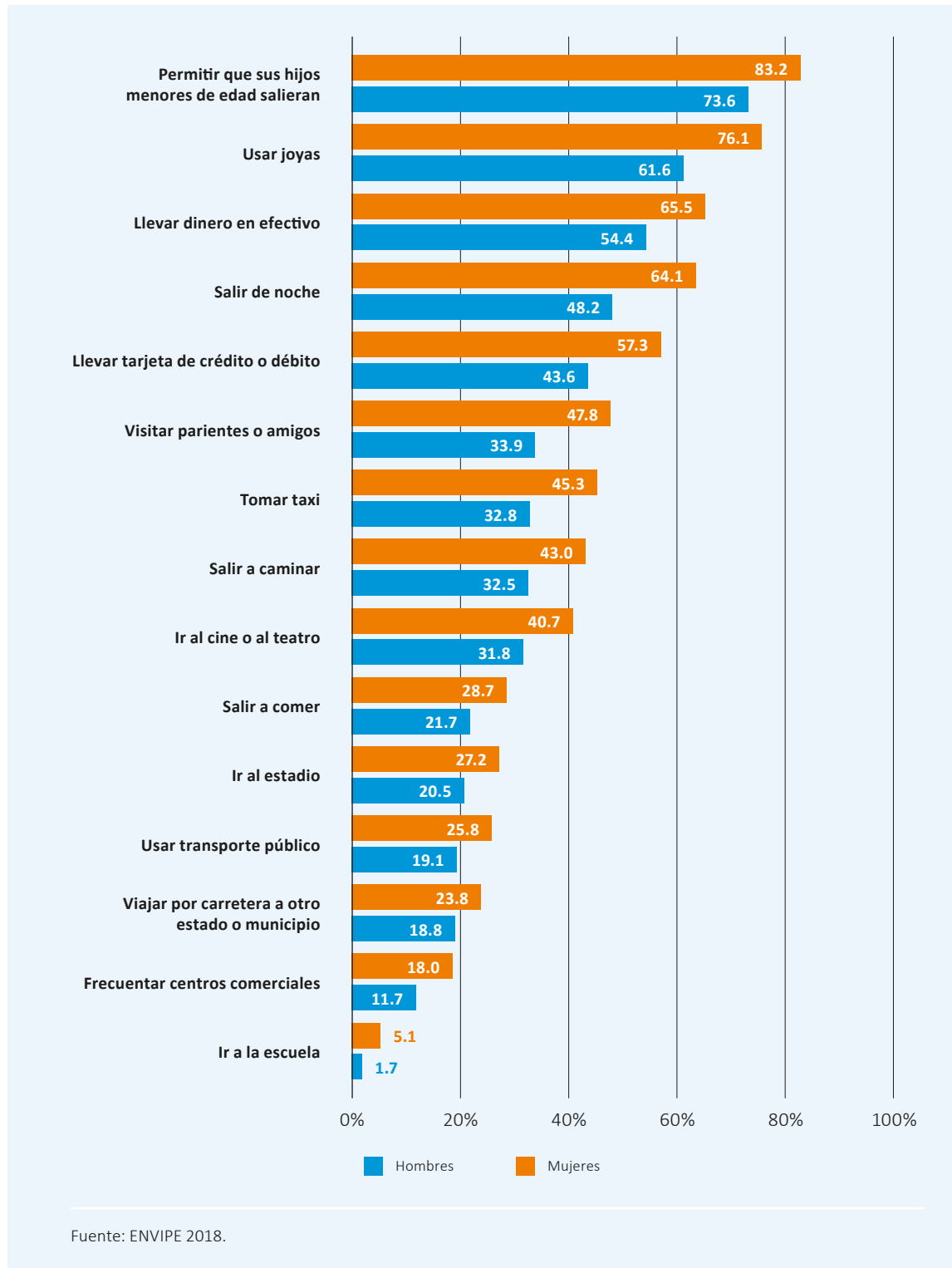
De acuerdo con los datos de la ENVIPE, ante la percepción de inseguridad y la incidencia delictiva, las personas dejan de realizar actividades cotidianas (como salir de noche, tomar taxi y visitar parientes o amigos); cambian su conducta social (como dejar que sus hijos o hijas salgan sin compañía).

Cabe subrayar que es mayor la proporción de mujeres que de hombres que ha dejado de realizar actividades cotidianas por temor, lo cual evidencia las diferentes percepciones de inseguridad de mujeres y hombres, tal y como se muestra a continuación:

<sup>17</sup>. El registro de denuncias de la Fiscalía no permite identificar el sexo de las personas que denuncian ni de las personas que son denunciadas.

GRÁFICA 9

Nuevo León: Actividades que la población de 18 años y más dejó de realizar por temor a ser víctima de un delito (en porcentaje desagregado entre hombres y mujeres)



## 2.4 RESULTADOS

### 2.4.1 Acoso y violencia sexual en el transporte público en el AMM

#### 2.4.1.1 La magnitud del problema

Existe una ausencia importante de datos institucionales sobre la prevalencia de violencia sexual en el transporte público, la cual no es exclusiva del estado de Nuevo León. En México, la información que se ha recopilado sobre el acoso y la violencia sexual en espacios públicos, y en particular sobre el transporte, es dispersa y débil. Los resultados de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2016 indican altos niveles de violencia contra las mujeres y las niñas en la entidad. Según dicha encuesta, en Nuevo León, 59.3% de las mujeres de 15 años y más ha vivido violencia alguna vez en su vida, 35.7% ha vivido violencia en el último año en el ámbito comunitario<sup>18</sup> y 19.5% ha vivido violencia sexual en el ámbito comunitario alguna vez en su vida. Sin embargo, esta encuesta no desagrega la información por municipio, así como tampoco por lugar específico de ocurrencia, de tal forma que no es posible conocer mediante este instrumento la dimensión exacta de la violencia sexual que ocurre en el transporte público en el AMM.

Ante esta carencia de información institucional al respecto, en la encuesta levantada por ONU Mujeres y EPADEQ A.C. para establecer la línea base del Programa, se incluyeron preguntas que permitieron conocer la prevalencia de los actos de acoso y violencia sexual contra mujeres en el transporte público del AMM. Los resultados **muestran una alta prevalencia de acoso y violencia sexual en el transporte público del AMM: 91.6% de las mujeres usuarias ha enfrentado por lo menos una manifestación de violencia sexual a lo largo de su vida mientras transitaba por algún medio de transporte público del AMM, y esto le ha ocurrido a 84.7% de las mujeres usuarias en el último año (2018).**

**Adicionalmente, esta encuesta permite observar que un porcentaje amplio de mujeres enfrentan estas manifestaciones de violencia de manera sistemática**, pues como se muestra en la siguiente tabla, más del 50% de ellas han sido víctimas de más de cuatro manifestaciones de violencia sexual comprendidas en la encuesta; es decir, han sido objeto de distintos actos de violencia, que pueden ir desde miradas lascivas hasta “recargones”, tocamientos, persecuciones, entre otros.

---

18. La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia define la violencia en el ámbito comunitario como “los actos individuales o colectivos que transgreden derechos fundamentales de las mujeres y propician su denigración, discriminación, marginación y exclusión del ámbito público” (Art. 16).

**TABLA 1**

**Porcentaje de mujeres con incidentes de violencia sexual en el transporte público, 2018**

Porcentaje de mujeres por número de manifestaciones de violencia sexual que le han ocurrido al menos una vez		
Número de manifestaciones de violencia sexual que le han ocurrido (rango)	Ninguna	8.4%
	Por lo menos 1	91.6%
	1 a 3	30.9%
	4 a 6	34.4%
	7 o más	26.3%
Número de manifestaciones de violencia sexual que le han ocurrido en el último año (rango)	Ninguna	15.3%
	Por lo menos 1	84.7%
	1 a 3	33.9%
	4 a 6	31.5%
	7 o más	19.4%

Fuente: EPADEQ.A.C., Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

**2.4.1.2 Las expresiones de violencia sexual**

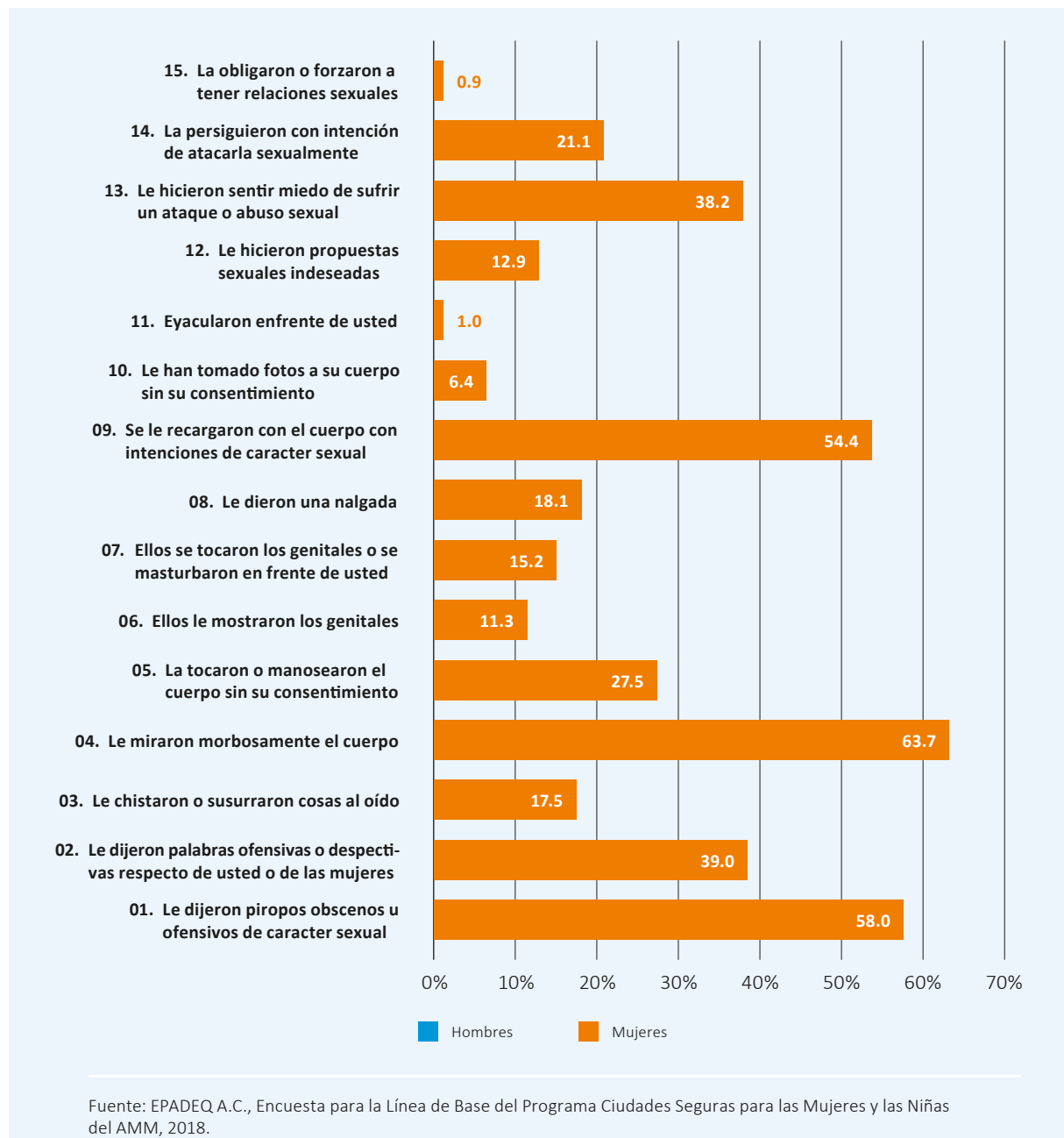
Las mujeres que participaron en los grupos focales, tanto jóvenes como adultas, fueron enfáticas en señalar que prácticas como comentarios indeseados de connotación sexual, masturbaciones, tocamientos, “recargones”, entre otras, son expresiones cotidianas de violencia sexual en el transporte público; algunas dijeron que las viven diariamente. Merece especial atención la práctica de eyacular sobre las mujeres, pues fue señalada en los grupos focales como una práctica frecuente dentro de las unidades de transporte público, e incluso hubo quien señaló que algunos hombres suben a

redes sociales fotografías de esta forma de agresión. Las aglomeraciones y la impunidad fueron señaladas como factores que contribuyen a que esta sea una práctica usual, frente a la que las mujeres se sienten sumamente intimidadas y molestas.

En la gráfica que se muestra a continuación, se presenta la incidencia de actos violentos de carácter sexual reportado por las usuarias del transporte público del AMM en el último año.

GRÁFICA 10

Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez en el último año, por acto violento, 2018



### 2.4.1.3 Los lugares de ocurrencia

La mayoría de las mujeres adultas que participaron en los grupos focales consideran al taxi como el medio de transporte en que se sienten más inseguras, porque en él las mujeres van solas con el chofer, que es generalmente hombre y puede manipular las puertas, ponerse de acuerdo con asaltantes, o simplemente molestar y acosar a la mujer que lo aborde.

La encargada de la Fiscalía Especializada en Femicidios y Delitos Cometidos contra las Mujeres coincidió en señalar que las violaciones en servicios de taxi pirata y de compañías de transporte tipo taxi con concesión mixta (Uber) son los delitos sexuales en transporte público que más comúnmente denuncian las mujeres.

En cambio, la mayoría de las mujeres jóvenes que participaron en los grupos focales consideran el camión como el medio de transporte más inseguro por las aglomeraciones, la falta de regulación y de personal de seguridad. Para algunas participantes también el metro es un espacio de riesgo en las horas pico, justamente por la aglomeración de personas, aunque hubo consenso entre las participantes en los diversos grupos respecto a la inseguridad que representan las rutas de autobuses, en particular las que son operadas por permisionarios.

*“Bueno es que también, puede ser en las horas que son horas pico en el metro, es bien fácil que te estén pasando, literalmente, su parte, o pasando la mano, o algo” (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*“Creo que es más riesgoso ir en una ruta que ir en un metro. Porque creo el metro está más controlado, en la cuestión de seguridad y una ruta no” (Grupo focal mujeres jóvenes).*

La información que muestra la encuesta levantada para la línea base coincide con la obtenida mediante los grupos focales, pues como se detalla en la siguiente tabla, 52.8% de

las mujeres expresó que el modo de transporte en que siente más miedo de andar sola es el taxi, 41.2% señaló que en el camión y 32.8% en Metrorrey.

**TABLA 2**  
**Modos de transporte en que a las mujeres les da más miedo andar solas, 2018**

¿En cuál o cuáles de los siguientes modos de transporte o lugares le da más miedo andar sola?	
Metrorrey	32.8%
Camión (autobús de ruta)	41.2%
Taxi	52.8%
Uber	11.6%
En los paraderos	23.3%
En la calle	32.8%
Ecovía	8.8%
Otro	0.3%
No sabe o no contestó	0.4%
Ninguno	0.3%

Fuente: EPADEQ A.C., Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

Nota: La suma es mayor al 100% porque las mujeres podían contestar más de una opción.



Es importante señalar que las prácticas de violencia sexual no solamente ocurren al interior de las unidades de transporte público, sino también suceden con alta prevalencia en los trayectos de camino, en las paradas y en las estaciones de los transportes públicos (*conexión del último tramo*). Al respecto, 32.8% de las mujeres encuestadas expresó que es en las calles en donde les da más miedo andar solas, un dato que es relevante, pues aunque no formó parte del foco del estudio, las calles constituyen los trayectos por donde transitan las mujeres para abordar los transportes, y como fue identificado en los grupos focales, son áreas peligrosas en las que hay poca vigilancia.

En los recorridos realizados por el equipo de EPADEQ A.C. se pudo verificar que las personas tienen que pasar amplios períodos de espera en las paradas de autobuses y camiones. Además, muchas de las paradas de camiones y estaciones de metro y Ecovía están dispersas, ubicadas en sitios alejados de las viviendas, cerca de lotes baldíos y tienen escasa iluminación, lo cual contribuye a la inseguridad en estos espacios. En ese sentido, las mujeres que participaron en los grupos focales indicaron que perciben un alto riesgo de violencia sexual en las paradas y paraderos, así como en los trayectos, porque deben caminar grandes distancias desde el punto de salida hasta el lugar en que toman el transporte. Esta situación identificada en campo está vinculada a deficiencias en la cobertura geográfica del transporte público en el AMM y denota áreas de oportunidad en una adecuada planeación que articule la densidad poblacional con el trazado de rutas y frecuencia horaria.

*Yo creo que más bien son las zonas por la que pasan los camiones, o dónde te deja, dónde te recoge. Porque a lo mejor, a veces, por tu casa no es muy muy peligroso, pero donde te deja a lo mejor sí. Porque a veces te deja muy lejos del punto a donde vas, y pues tienes que recorrer todo eso caminando, o buscar taxi, o buscar otro camión. Y eso es lo peligroso. (Grupo focal mujeres jóvenes).*



Fotografía: EPADEQ, A.C.

#### 2.4.1.4 Mujeres más afectadas por la violencia sexual en el transporte público

El trabajo en campo, tanto de los grupos focales como de la encuesta para la línea base, permite señalar que en general las mujeres que utilizan el transporte público en el AMM corren algún tipo de riesgo de ser violentadas sexualmente por el solo hecho de ser mujeres. En los grupos focales hubo un consenso general en que cualquier mujer, de cualquier edad, condición socioeconómica, apariencia física, condición de migración, etcétera, puede ser víctima potencial de violencia sexual en el transporte público, pues la mayoría de ellas ha vivido estas experiencias, tal y como lo constatan los datos de la encuesta que fueron mostrados en apartados anteriores.

Ahora bien, una exploración más profunda develó la importancia de analizar el entrecruzamiento y la sobreposición de distintos factores de desigualdad y discriminación que permiten una mejor comprensión de la complejidad del problema de la violencia sexual. En este tenor, el enfoque interseccional facilita identificar con mayor precisión los perfiles de las mujeres que se encuentran en mayor vulnerabilidad o riesgo ante la violencia sexual en el transporte público, así como aquellas que enfrentan mayores limitaciones para acceder a los servicios esenciales de atención y procuración de justicia cuando son víctimas de las prácticas y los delitos de violencia sexual en el transporte y en los trayectos.

A continuación se presentan los hallazgos respecto de estos grupos.

##### Mujeres usuarias frecuentes del transporte público

Las mujeres que se ven en la necesidad de utilizar con mayor frecuencia el transporte público en los horarios de mayor saturación y que viven en la zona periférica fueron identificadas por las mujeres participantes en los grupos focales como las más afectadas por la violencia sexual en el transporte público de Monterrey. De acuerdo con las participantes en los grupos focales, se trata de mujeres de bajos

recursos económicos, que además utilizan el transporte público en las noches y muy temprano en la mañana (por sus horarios de trabajo o de escuela), muchas de ellas trabajan en zonas en donde no hay transporte público o es poco frecuente y muy distante, por lo que deben hacer largas caminatas para acceder a él.

##### Empleadas domésticas

Hubo coincidencia entre las participantes en los grupos focales en que generalmente las empleadas domésticas prestan sus servicios en zonas de niveles socioeconómicos altos, en donde el transporte público es escaso o inexistente, lo cual las obliga a dar largas caminatas en los horarios de mayor riesgo para acceder a los medios de transporte disponibles (muy temprano o muy tarde); a lo anterior se suma que en muchos casos los criterios elitistas de las y los empleadores ejercen presión para que las rutas de transporte

no pasen por las calles de sus colonias, sin tener en cuenta la afectación que causan a las empleadas domésticas que requieren de tales servicios. Pueden incluirse en este grupo también a las empleadas domésticas, indígenas y/o migrantes de otros estados, que en muchos casos duermen en las propias casas en que brindan sus servicios, pues, aunque no son usuarias diarias del transporte público, lo requieren cuando reciben sus días “libres”, generalmente los fines de semana.

## Obreras industriales

Las participantes en los grupos focales y el personal estatal identificaron a las obreras industriales como un grupo de riesgo, dado que viajan muy temprano o muy tarde por zonas periféricas de la ciudad con baja dotación de servicios urbanos adecuados, como iluminación y pavimentación en

las calles, y muchas veces recurren a servicios de taxis colectivos dada la saturación de las unidades de autobuses o al hecho de que no hay transporte público que les permita hacer sus traslados.

## Adolescentes y jóvenes

Algunas de las mujeres que participaron en los grupos focales comparten la percepción de que las adolescentes son un grupo de alto riesgo ante la violencia sexual en el transporte público. Hubo consenso entre las participantes (tanto adultas como jóvenes) respecto a que las adolescentes y las jóvenes se ven más afectadas por la violencia sexual, principalmente las estudiantes de secundaria y preparatoria. Algunas de las participantes argumentaron que los hombres perciben a las adolescentes como más “indefensas” e “ingenuas”, pero también se señaló que en ocasiones ellas no reconocen las prácticas de acoso sexual o no saben cómo enfrentarlas.

A esta situación de mayor vulnerabilidad de las mujeres jóvenes se vinculan además otros factores, como la sexualización masculina, asociada al tema del cuerpo “inexplorado” o “virgen”;<sup>19</sup> el creciente uso, por parte de las mujeres jóvenes y adolescentes, de espacios y transportes públicos, al cual acceden mínimo dos veces al día (ida y regreso desde/hacia el hogar), y la inexperiencia y fragilidad física usualmente asociadas a la edad.

## Migrantes

En el grupo focal de las OSC, así como en el de las usuarias, se identificó como grupo vulnerable a las mujeres migrantes. En dicha situación se incluye tanto a migrantes internas (provenientes de otros estados del país o regiones de Nuevo León, incluyendo a mujeres indígenas) como a extranjeras, fundamentalmente a centroamericanas, que en la mayoría de los casos son indocumentadas, lo cual se suma a la precariedad de su situación económica. El desconocimiento de la ciudad y de las rutas de transporte, así como la falta de documentación, las coloca en un mayor riesgo de sufrir diferentes formas de violencia, incluyendo la sexual. En los

grupos focales se pudo corroborar que, al igual que en otras ciudades del país, no se acostumbra denunciar o buscar ayuda o atención gubernamental frente a los casos de violencia contra las mujeres en general.

Algunas de las mujeres migrantes que participaron en los grupos focales narraron experiencias que corroboran las apreciaciones de las organizaciones sociales; otras participantes coincidieron en que la condición de migrantes es un factor de riesgo frente a la violencia sexual:

*Bueno, yo tuve una situación. Yo venía de Veracruz, de un pueblito, entonces aquí me encontré con la gran ciudad ¿no? Tenía yo 17 años, y pues yo me vine a vivir con unos tíos... Entonces, es que en las mañanas jse llena el camión!, entonces tienes que ir parada. Iba un señor al lado mío y yo me separé, y cada vez se pegaba más, y rosaba, y yo sentía la erección.... Y también me ha pasado, yo venía en medio y atrás,*

19. Un análisis sobre los significados en torno a la violencia sexual y la masculinidad entre jóvenes, en que destaca el tema de la virginidad, se puede encontrar en el artículo de Villaseñor-Farías y Castañeda-Torres (2002).

*porque pues yo a veces agarro el camión ya muy noche, salgo muy noche de aquí, en el centro, y atrás una chava de que - “¡ay asqueroso!”- y un señor que le enseñó también el pene... sí ha pasado ese tipo de situaciones con conocidas y conmigo. (Grupo focal mujeres adultas).*

*Las mujeres indígenas también...mujeres migrantes de bajos recursos, que no tienen para pagar el transporte, porque no conocen bien la ciudad y tienen que andar preguntando por las rutas, en general ellas tienen más probabilidades de sufrir violencia que nosotras. (Grupo focal mujeres adultas).*

### Mujeres con discapacidad

Finalmente, la discapacidad también fue develada como un factor que genera vulnerabilidad frente a los ataques sexuales.<sup>20</sup> Participantes de los grupos focales han atestiguado o conocen de mujeres con discapacidad que han vivido

violencia sexual en el transporte público, y afirmaron que la discapacidad física parece desempeñar un papel relevante por las limitaciones para la movilidad y la autodefensa que conlleva:

*Yo he tenido alumnas que no podían caminar bien, que tenían limitada su capacidad motriz. Entonces obviamente a la hora de salir del metro, pues no podían salir como sale uno, o a la hora de aventar trancos pues no, porque no podían... este brazo no lo podía mover ella y tenía todo el lado izquierdo paralizado. Entonces se arrastraba la niña y dice que el tipo le metió mano. Pero ella trataba de zafarse, pero pues sus piecitos no se movían y que lo que a ella le sirvió mucho es que obviamente iba otra mujer allí que le gritó e hizo que la soltara, pero ya el tipo ya le tenía toda la mano adentro. (Grupo focal mujeres adultas).*

### Perspectiva de los hombres sobre las mujeres más vulnerables ante la violencia sexual en el transporte público

En los grupos focales de hombres fue constante la minimización o el desconocimiento sobre la magnitud y gravedad de la violencia sexual en el transporte público. Para muchos de los participantes esta no representa un problema grave en el AMM. Asimismo, se identificó un discurso que tiende a justificar la violencia sexual en el transporte público con base en las características físicas y apariencia de las mujeres (más o menos cuidadas). El rasgo de la masculinidad que caracteriza a los hombres como sexualmente proactivos tiende a justificar cualquier acción de acercamiento, aunque sea no consentido, que en la práctica deviene en un acto de violencia sexual (Villaseñor-Farías y

Castañeda-Torres, 2002). Varios de ellos asumen de manera natural tanto la atracción que estas mujeres les despiertan como la exteriorización de dicho sentimiento, sin evaluar la reacción que puedan provocar en las mujeres ni plantearse la posibilidad y necesidad de que haya consentimiento. Así, reconocen como víctimas frecuentes de acoso sexual en el transporte público a las mujeres y las niñas que usan ropa ligera (shorts, faldas cortas, blusas de tirantes) así como a las que sean más “bonitas”, jóvenes, con “mejor cuerpo”, delgadas. No consideran que los hombres se acerquen a las mujeres obesas y mayores de edad para acosarlas.

*(...) o simplemente por estar bonitas, tener mejor cuerpo que una señora ya con obesidad, o una señora chava cuidadita, es mucho mejor que se cuide. Es más probable que se vayan a acosar a unas señoritas. Yo creo que la vestimenta sí te hace llamar la atención.*

<sup>20</sup> De acuerdo con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, las personas con discapacidad son aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo.

*Por ejemplo, si hay una mujer que pasa vestida así, yo volteo a verla; o sea, pero yo no lo hago con una forma de tratar de acosarla. Pero sí te llama la atención, porque a lo mejor tú la ves más bonita. O sea, el hecho de que traiga un vestido o que ande en pants, o sea, se te hace más guapa, volteas a verla (Risas de otros participantes). (Grupo focal hombres jóvenes)*

#### 2.4.1.5 Perfiles de los perpetradores

Las mujeres participantes en los grupos focales coincidieron en señalar que no existe un perfil específico de hombres que perpetren las prácticas de violencia sexual en el transporte público del AMM. Para ellas, cualquier hombre puede violentarlas sexualmente independientemente de la edad, la condición social o el tipo de transporte. Estas percepciones coinciden con la conceptualización de la violencia sexual como una forma de violencia de género que se basa en la dominación masculina, de tal forma que el factor central es la relación desigual entre los sexos, con independencia de otra condición o rasgo identitario de los hombres o de las mujeres.

Un hallazgo del diagnóstico es el temor que experimentan las mujeres al compartir el transporte público con hombres, dado que “cualquier hombre” puede atacarlas sexualmente. Los testimonios de algunas participantes revelan que su comportamiento varía sustancialmente si durante el traslado comparten el espacio con hombres o con mujeres: con ellos tienen una actitud expectante, defensiva, en alerta; con ellas se sienten tranquilas.

Algunas participantes identifican que las prácticas de violencia sexual pueden incrementar su gravedad en relación con la edad de los perpetradores: los más jóvenes tienden a decirles majaderías sexuales, pero los de mayor edad pasan a los actos más graves, como tocamientos evidentes, masturbaciones, exhibicionismo.

*Yo creo que los que te dicen así como más cosas a veces son los chavos. Pero nada más llegan a decirte “Ay qué guapa”, “Ay a dónde vas, te acompaño”. Pero los que ya hacen algo más son los hombres más grandes. Como que los que están maleados son los señores, se podría decir arriba de treinta, treinta y cinco son los que, a mí, en mi experiencia, me ha tocado así. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

En concordancia con lo anterior, algunos de los hombres que participaron en los grupos focales señalaron que “cualquiera” puede ser ejecutor de la violencia contra las mujeres, pues la mayoría de ellos han sido educados en una cultura “machista”. Igualmente indican que los “señores” son más propensos a hacerlo pues consideran que, a diferencia de los jóvenes, aquellos fueron educados de manera que ven a las mujeres como objeto de dominación. En este sentido,

los hombres de mayor edad estarían más apegados a los estereotipos sexistas y al ejercicio de la dominación masculina que pasa de manera prioritaria por el ámbito de la sexualidad. Así, los participantes aseguraron haber atestado situaciones de violencia y acoso en contra de mujeres en el transporte público, específicamente en el metro o el autobús, ejercidas por hombres de mayor edad solos o en grupo.

*No importa que sea como sea la persona, puede ser un señor bien parecido, con esposa, puede ser alguien muy joven que no tiene nada que ver. Cualquiera puede llegar a ser un acosador. (Grupo focal hombres jóvenes).*

*Puede ser cualquiera, pero sí, eso de estar en grupo se da más fácil porque pues ya como que entre varios lo animan a que le haga algo o que le diga algo. Pero simplemente no creo que importa el lugar o la hora. (Grupo focal hombres jóvenes).*

*Yo concuerdo con él. Yo digo que puede ser más con las personas adultas porque antes estaba la creencia de que nada más el hombre llega y la mujer lo atiende... Tienen esa idea de que como son hombres, la mujer tiene que aguantar... Se ve más en gente adulta, por lo mismo, por esa idea de que antes eran todos muy machistas. (Grupo focal hombres jóvenes).*

#### 2.4.1.6 Consecuencias y reacciones de las mujeres ante el acoso y la violencia sexual

##### Miedo

Este sentimiento de temor a sufrir acoso y violencia sexual también fue claramente expresado por varias de las participantes en los grupos focales, quienes en sus narraciones muestran una percepción constante de temor, vigilancia e inseguridad mientras se trasladan en algún medio de transporte público.

*Bueno yo mayormente siempre tengo mucho [miedo] a que me empiecen a hablar. O sea, a que me empiecen a sacar como plática... (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*Por ejemplo, de noche en el camión, en parte me siento más segura porque me voy hasta mero adelante y por lo general los hombres se van hasta mero atrás. Entonces siempre trato de ir como que más... como que a la vista. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

Una de las consecuencias directas más importantes de la vivencia y exposición al acoso y la violencia sexual en el transporte público es la percepción de miedo con que las mujeres transitan en el espacio público. La encuesta de la línea base muestra que existe una alta prevalencia de esta percepción en el AMM, pues 77.8% de las mujeres encuestadas afirmó que siente miedo de ser agredida sexualmente al usar el transporte público.

**TABLA 3**  
**Percepción de las mujeres de miedo a ser agredidas sexualmente en el transporte público del AMM, 2018**

¿Usted tiene miedo de ser agredida sexualmente al usar el transporte público?	
SÍ	77.8%
NO	22.2%

Fuente: EPADEQ A.C., Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

##### Reacciones directas de las mujeres

Ante esta sensación de miedo, en los grupos focales las mujeres señalaron que despliegan diversas estrategias para protegerse, que van desde mostrarse distantes o a la defensiva hasta portar instrumentos para dar respuesta a las agresiones. Sin embargo, otras optan por restringir su derecho a movilizarse de manera autónoma evitando lugares,

rutinas o haciéndose acompañar de otras personas. No se identificó que estas diferentes reacciones estén asociadas a algún perfil específico relacionado con aspectos como la edad, la ocupación o el nivel socioeconómico de las mujeres que participaron en los grupos.



*Me ha pasado, ir caminando, salir de mi casa en vestido dos cuerdas, y no es mentira, en esas dos cuerdas recibí tres, cuatro improperios, no es mentira. Entonces, subirme al camión en short o en vestido, todo eso era así como súper incómodo, entonces, pues me compré un taser.<sup>21</sup> Eso fue lo que hice, entonces, no importa en qué parte de la ciudad esté, no importa cuánta distancia vaya a viajar, yo cargo con mi taser en la bolsa y eso es lo que me ha hecho sentir más segura, pero... si voy sola y sin el taser, me siento casi desnuda. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*Yo tengo mi gas, gas pimienta. Y lo llevo afuera para que lo vean. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*Ya no he estado viajando tanto y evito viajar por diferentes razones, una de ellas es la inseguridad. Me han pasado varias cosas en el camión ... entonces opté por... por ejemplo ya no me muevo en cualquier camión, ya hay rutas en las que de plano no voy: no voy a Juárez a ciertas horas... (Grupo focal mujeres adultas).*

*Yo no uso vestido. Para que yo me maquille y me arregle, es porque voy con mi esposo. Sola no. (Grupo focal mujeres adultas).*

Otra de las respuestas de las mujeres ante el riesgo de enfrentar violencia sexual, sobre todo en horarios nocturnos, es utilizar servicios de transporte como Uber, en caso de contar con recursos económicos para ello. Al respecto, las mujeres participantes en grupos indicaron que, ante el temor a ser violentadas sexualmente por los conductores de taxis libres en cualquier horario, pero especialmente por las noches, prefieren utilizar este servicio. En este sentido, para las usuarias esto representa una estrategia de auto-

cuidado que les permite tener vida nocturna, sentirse seguras y tranquilas a pesar de que el costo represente para muchas de ellas “quedarse sin dinero”. Las condiciones económicas de la mayoría de estas mujeres es una limitante para el uso de este servicio; no obstante, muchas de ellas expresan preferirlo sobre otro tipo de transporte, aunque les represente un costo adicional por movilizarse, pues lo consideran una buena opción para preservar su seguridad personal:

*Yo creo que para todas fue una salvación Uber. [Varias dicen que sí]. Bueno, para mí... No sé las demás, pero Uber sí es super diferente. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*“Yo si no me pueden llevar o no tengo tanto dinero para el Uber o así, si me voy en camión me quedo a dormir. [Asienten varias]. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*“Yo cuando salió Uber dejé de utilizar también [el Taxi]. Creo que todo mi dinero me lo gasto mucho en Uber. (Grupo focal mujeres adultas).*

Algunas mujeres –sobre todo jóvenes y estudiantes– han adquirido consciencia de su derecho a utilizar el espacio público y se declaran resistentes frente a las agresiones

sexuales, por lo que han decidido no limitar sus libertades por miedo y denunciar cuando son víctimas o atestiguan violencia sexual:

*Yo he ido como tomando el valor de poder decirle al del camión: “¿sabe qué?, es que ese señor se viene haciendo tocamientos”, y lo bajan. O de que, pues si voy en el metro y alguien se me acerca o en la Ecovía, sobre todo me ha pasado, pues de que armo un escándalo y la gente va a reaccionar y lo va a sacar. O, si voy en la calle y alguien me grita, contestarle. O sea, siempre y cuando mi seguridad esté en un lugar seguro. Sí he tratado como que de ir respondiendo a este tipo de agresiones, pues porque también, porque la calle pues también es de nosotras, y el transporte público también es de nosotras. Tendríamos que reapropiarnos de él. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

---

21. Instrumento para toques eléctricos de defensa personal.

En concordancia con la información obtenida en grupos focales, la encuesta de la línea base refleja que las mujeres despliegan diversas estrategias para protegerse ante la violencia sexual que enfrentan. Las más frecuentes son res-

tringir sus horarios de trayectos, procurar estar acompañadas, asegurarse de que alguien las acerque o las recoja del transporte público, entre otras que comprometen su autonomía, libertad y movilidad (tabla 4).

**TABLA 4**  
**Medidas de las mujeres ante la inseguridad, 2018**

Debido a la inseguridad que siente, ¿qué medidas ha tomado al usar el transporte público?			
No sale de noche o muy temprano por la mañana	29.1%	Esperar un vagón más vacío / no tan lleno	0.8%
Procura andar acompañada en el transporte	37.2%	Uso gas pimienta	1.8%
La llevan o la recogen a la estación más cercana de su casa	12.0%	Cargo algo para defenderme	1.0%
Cambia constantemente de rutas de traslado	6.3%	Me pego en las puertas del metro	0.6%
Usa el transporte lo menos posible	7.0%	Ponerme la mochila / bolsa atrás	1.0%
No se sube a taxis en la calle	7.4%	Rezar / orar	0.1%
Procura no caminar sola por la calle	17.4%	Uso taser	0.1%
No frecuenta plazas o parques	0.6%	Uso uber en lugar de taxi	0.1%
No asiste sola a mercados	0.4%	No traer / llevar objetos de valor	0.1%
Usa ropa holgada o muy cubierta	5.8%	Me defiendo	0.1%
No asiste a tianguís	0.3%	Sentarse con mujeres	0.9%
Ninguna	10%	No siento miedo y por eso no hago nada	0.1%
Estar alerta	5.2%	Evitar a los hombres	0.8%
Sentarse adelante	1.5%	Uso silbato	0.2%
Cargo spray	0.5%	No salgo de casa	0.3%
Observar a la gente / evitar personas sospechosas	0.2%	Lo publico en redes sociales	0.1%

Fuente: EPADEQ A.C., Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

Nota: La suma es mayor a 100% porque las mujeres podrían contestar más de una opción.

Los hallazgos anteriores permiten afirmar que la prevalencia de acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público, así como la percepción de miedo que

ello genera y las reacciones de las mujeres para protegerse impactan en una importante restricción de derechos, como el derecho a la libertad, a la ciudad y a la movilidad.

### Denuncia

Cabe destacar que pocas mujeres acuden a los servicios de procuración de justicia para denunciar ataques sexuales en el transporte público, según lo señalaron en entrevista tanto el personal de seguridad pública como el de la Fiscalía Especializada en Femicidios y Delitos Cometidos contra las Mujeres. El personal de ambas dependencias coincidió en señalar que la tendencia es que solamente se denuncien los delitos de mayor gravedad, como las violaciones.

Esta información coincide con los datos de la encuesta para la línea base que muestran que 90.4% de las mujeres que fueron víctimas de acoso o violencia sexual en el transporte público en los últimos doce meses no acudieron a ninguna autoridad a pedir apoyo ni denunciaron el hecho.



**TABLA 5**

**Porcentaje de mujeres que fueron víctimas de algún acto de acoso o violencia sexual en el transporte público en los últimos doce meses, según si denunciaron o no o avisaron del hecho a alguna autoridad, 2018**

Cuando alguna de esas situaciones le ocurrió, ¿avisó a alguna autoridad competente o denunció este hecho?	
Sí	9.0%
No	90.4%
No contestó	0.7%
<b>Total</b>	<b>100.0%</b>

Fuente: EPADEQ A.C. Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

Entre las principales razones por las que las mujeres no acuden a denunciar o buscar apoyo institucional se encuentran el desconocimiento de que pueden denunciar y de los

lugares de denuncia, la consideración de algunas de que no tiene importancia, la desconfianza en las autoridades, la falta de tiempo y el miedo a presentar una denuncia.

**TABLA 6**

**Porcentaje de mujeres víctimas de algún acto de acoso o violencia sexual en el último año que no denunciaron ni avisaron del hecho a alguna autoridad, según razón, 2018**

Si no denunció, ¿por qué no lo hizo?	
No sabía que podía denunciar la agresión	19.3%
No tiene importancia	18.0%
No confía en las autoridades	17.5%
No sabe a dónde acudir o cómo hacerlo	17.8%
No tiene tiempo	13.5%
Le dio miedo	12.4%

Fuente: EPADEQ A.C., Encuesta para la Línea Base del Programa Ciudades Seguras para las Mujeres y las Niñas del AMM, 2018.

Nota: En la tabla únicamente se señalan las respuestas que obtuvieron más de 10% de respuestas.

## Culpabilización de las víctimas

Algunas de las mujeres que participaron en los grupos focales plantearon que generalmente la población culpa a las víctimas de las agresiones sexuales por la forma en que visten, los horarios en que se trasladan e incluso por no tomar las “precauciones necesarias”. Esa culpa ha sido interiorizada por las mujeres y tiende a funcionar como un

mecanismo de regulación que limita su derecho a la movilidad, a la ciudad, a trabajar, a estudiar, entre otros.

En particular, en los grupos focales se identificaron algunas actitudes de mujeres que culpan a la víctima, sobre todo a las adolescentes y las jóvenes, por su vestimenta o clase social.

*Sí. Yo creo que las adolescentes, vuelvo a insistir, porque están hipersexualizadas, cayeron en la trampa de los medios de comunicación de vestir exóticamente, con shortitos chiquititos y la blusa hasta acá, y ya se sienten muy provocativas, y siento que ya son de las zonas marginales; sobre todo, de las zonas marginadas. (Grupo focal mujeres adultas).*

De igual forma, en algunos hombres que participaron en los grupos persiste la idea de que las mujeres son en gran medida responsables de que este tipo de prácticas sean ejercidas en su contra. En consecuencia, la agresión que

sufren las mujeres y las niñas víctimas de violencia y acoso sexual en el transporte público en la ciudad de Monterrey no es reconocida ni siquiera como una forma de violencia:

*En el transporte pienso que pasa porque ellas quieren. Simplemente porque tienen ganas. A cualquiera le pueden ganar las ganas. O sea, ellas lo provocan y luego se hacen las víctimas. Eso siento que puede ser. Y como dijo Gilberto, de lo de “barrio antiguo”, sí suele pasar bastante, que la mujer va provoca, pero cuando ve que el hombre quiere pues más o tienen otras intenciones, ya se hacen las santitas, pero que no se les olvide que ellas prendieron la mecha ¿verdad? (Grupo focal hombres jóvenes).*

En sentido similar se expresaron algunas de las autoridades estatales, entre las que destacan las que están a cargo de la regulación de los servicios de transporte. En su opinión, las mujeres jóvenes se exponen constantemente al riesgo de violencia sexual por no tomar las medidas necesarias para evitarlo, como no vestir “provocadoramente”, cuidar los horarios de traslado, mantenerse atentas (no distraídas en el celular) y evitar movilizarse solas. “Moverse solas” emergió tanto en entrevistas como en grupos focales, como una constante justificación de que las mujeres sean atacadas

sexualmente, lo cual refleja un desconocimiento del derecho de las mujeres a la movilidad segura y la práctica de culpar a las víctimas de la violencia sexual no a los responsables de ejercerla.

En contraste con estas posturas que culpan a las víctimas, algunas mujeres participantes de los grupos focales discreparon y señalaron de manera enfática que ni la forma de vestir, ni los horarios de traslado, ni “moverse solas” justifican las agresiones sexuales:

*Pero tampoco creo que sea eso, porque es hablar de moral. Pero creo que tiene que ver eso, como no, no creo que pasa más: se señala más. Las mujeres sí estamos tomando más confianza de decir: “Estos son los límites, este es mi espacio personal y no me interesan tus comentarios, ni tus pensamientos hacia mi persona o mi físico”. Entonces, una vez que yo logré como decir, “¿por qué voy a permitir esto en la calle, en un espacio público que también me pertenece?”, sí dejaron de pasarme mucho esas cosas. (Grupo focal mujeres adultas).*

## 2.5 CAUSAS SOCIALES Y FACTORES SITUACIONALES DE RIESGO

### 2.5.1 Causas sociales

Entre las distintas causas de la violencia sexual en el transporte público mencionadas por las mujeres y los hombres participantes en los grupos focales, destaca la “educación machista”, muy presente en la sociedad mexicana y regional, la cual es determinante en la reproducción de la violencia en contra de las mujeres y las niñas. Con base en los privilegios masculinos sostenidos por la visión patriarcal

dominante, la cultura y la educación machistas naturalizan, justifican y reproducen estas formas de violencia en el transporte público. Del mismo modo, este orden desigual tiene una fuerte carga sobre el cuerpo de las mujeres, pues desde esta perspectiva se lo concibe como algo público, cosificado e hipersexualizado, como expresaron distintas mujeres:

*Vivimos en un mundo donde el hombre domina mucho, y pues entonces usas short en el camión, el metro, donde sea, y ya no... Ya no hay vuelta atrás. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

Del mismo modo, algunos de los hombres que participaron en los grupos focales mostraron cierto grado de conciencia respecto de esta situación, pues cuestionaron y hablaron sobre la relación entre cultura machista y violencia contra

mujeres y niñas. Algunos incluso señalaron que este tipo de masculinidades hace de las mujeres y sus cuerpos un objeto, público y susceptible de ser violentado:

*Porque la ven como objeto. Como objetos que se mueven en la calle y que pueden hacer con ellas lo que quieran. (Grupo focal hombres adultos).*

*Son como muy machistas, ¿no?, pensando en que a lo mejor la mujer es más débil, yo puedo, debo, y ella se debe dejar. (Grupo focal hombres jóvenes).*

*Yo estoy seguro de que eso viene de generaciones de un machismo que viene de los años de la Revolución y que se ha venido arrastrando todos esos años... Que educamos al niño de una forma diferente que como educamos a una niña. Y es el principal problema. (Grupo focal hombres adultos).*

Para otras personas participantes en los grupos focales, el nivel educativo de los hombres está asociado a la propensión a cometer actos de violencia sexual. Esta situación

revela un discurso clasista que asume que los hombres con menor nivel educativo o de menores recursos económicos son más agresivos o más “machistas”.

*Yo creo que sí depende de la ruta de camión. Porque, por ejemplo, no sé, el nivel de educación de ciertas colonias a las que llega tal ruta, pues es diferente del nivel de educación a la que llega... Por ejemplo, me ha tocado que en la ruta 70 no me ha tocado ninguna vez que acosen a una mujer, pero, por ejemplo, hay otras rutas como el “Tierra propia” en las que el tipo de gente que utiliza esos camiones, pues es diferente a la que utiliza, por ejemplo, el de la ruta 70. (Grupo focal hombres jóvenes).*

Finalmente, uno de los hombres participantes en los grupos focales expresó que el incremento de la presencia de mujeres en el espacio público constituye, en sí misma, una causa de la violencia sexual que viven en el transporte público. En ese sentido, planteó que la percepción de que la violencia sexual contra las mujeres en el espacio y el transporte

público ha aumentado es parcialmente cierta, pues lo que ha aumentado es la presencia de mujeres en estos espacios. Es relevante el testimonio de esta persona pues, como se señaló en el marco conceptual, se ha planteado que la violencia sexual es un tipo de sanción social a las mujeres que transgreden los mandatos que las adscriben al espacio doméstico:

*Y puede que tal vez sí haya aumentado por el conglomerado de gente que hay, y al igual, puede que antes el número de mujeres que salía a la calle no sea igual que el número de mujeres que sale hoy. Pues actualmente hay más mujeres que estudian, trabajan, que utilizan más el transporte público. Entonces, en ese caso puede que sí haya aumentado, pero no porque aumentó la violencia sexual, sino porque ahora hay más mujeres y entonces las violentan más. (Grupo focal hombres jóvenes).*

## 2.5.2 Factores situacionales

Las condiciones del entorno inhiben o facilitan el ejercicio de la violencia en contra de las mujeres y las niñas usuarias del transporte público. En este sentido, es imprescindible atender a la distribución, las condiciones y el equipamiento del espacio urbano, pues ello incide de manera directa en los factores situacionales que aumentan el riesgo y el temor a un ataque sexual.

En los grupos focales, así como en los recorridos hechos durante el proceso de investigación, se identificó que entre las principales condiciones del entorno que facilitan la reproducción de la violencia en contra de las mujeres y las niñas en el transporte público en el AMM, destacan las siguientes:

- Desorden y falta de coordinación en la red de transporte público, especialmente en las rutas de autobús, pues muchas de ellas se superponen, tienen recorridos largos y paradas innecesarias.
- Hacinamiento en el transporte público, tanto en el metro como en el autobús, en las horas pico, lo que favorece el contacto físico entre las y los usuarios.
- Falta de iluminación en las calles por las que las mujeres tienen que transitar para llegar a las estaciones de transporte público, así como la existencia de lotes baldíos con árboles y maleza que incrementan el sentido de inseguridad.
- Largos trayectos entre una estación de transporte y otra, que las y los usuarios deben cubrir caminando.
- Estaciones de autobús y Ecovía con falta de iluminación e infraestructura para alertar a las autoridades en casos de emergencia.
- Carencia de paradas o accesos exclusivos para los camiones, falta de señalizaciones o herramientas que ayuden a identificar las rutas de transporte.
- Personal del servicio de transporte (conductores y choferes) con falta de capacitación para la atención al público y sensibilidad en cuestiones de género.
- Falta de vigilancia en puntos clave de las rutas del servicio de transporte público.
- Unidades de transporte público viejas o que se encuentran en condiciones que reflejan su falta de mantenimiento (muchas de ellas tienen vidrios polarizados o ventanas cubiertas de publicidad, lo que impide la visibilidad desde el exterior).
- Falta de control y vigilancia del servicio de taxis libres.
- Falta de supervisión, control y vigilancia al transporte concesionado y permissionado.
- Escasez de unidades de transporte para cubrir adecuadamente la demanda de movilidad en la ciudad y lograr una mayor cobertura en las zonas periféricas.

Asimismo, en los grupos focales, las mujeres indicaron como un factor de riesgo el hecho de que en las rutas de camiones concesionados a “permisionarios”, que brindan el servicio en las colonias de la periferia de la ciudad de Monterrey, los choferes apagan las luces o viajan con luces interiores de colores (azules o moradas) que no dan suficiente ilumina-

ción. Hubo quienes dijeron que los vehículos tienen apariencia de “antro”: luces de neón, música en volumen alto, hombres bebiendo, pantallas en las que pueden hasta ver un partido de fútbol, elementos que tienden a generar situaciones de peligro para las mujeres y las niñas.

*Yo uso una ruta que es yo creo que de las peores de Monterrey. Me ha tocado de que van con su bote de tolueno o van haciendo su cigarro de marihuana. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

*Cuando dan vuelta en ciertas calles en específico, o sea como que es de una sola persona la ruta. Entonces como que el chofer personaliza su camión... No da confianza. Y luego apagan las luces. [Asienten varias] Y tiene foquitos de colores, de neón, así azules o moradas. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

En concordancia con lo señalado anteriormente, servidoras y servidoras públicas entrevistadas reconocieron que existe un “mercado libre” en el transporte público: las empresas concesionarias más grandes son más respetuosas de la normatividad y han generado iniciativas para mejorar la calidad del servicio, pero las concesionarias más pequeñas, los permisionarios y las rutas concesionadas a corporaciones sindicales, se han resistido a respetar la regulación y mantienen las unidades y el servicio en malas condiciones sin que la autoridad imponga sanciones. Las dependencias de la administración pública estatal vinculadas al transporte público y a la atención de la violencia contra las mujeres reconocen que es en las rutas que brindan peor servicio en donde más se cometen ataques sexuales, lo cual representa un factor de riesgo.

Finalmente, un elemento que incide en los factores de riesgo para las mujeres y las niñas en la ciudad de Monterrey y en Nuevo León ha sido el aumento de la violencia criminal y el clima de inseguridad generalizado que se vivió en el estado en años recientes. Entre algunas de las personas que participaron en los grupos focales prevalece la idea de que la inseguridad representa una problemática de mayor alcance ante la cual la situación de violencia y acoso sexual en contra de las mujeres y las niñas en el transporte público resulta un problema de menor envergadura. No obstante, para algunas de las mujeres participantes la condición de género sí tiene consecuencias significativas en términos de vulnerabilidad ante la violencia social:

*Yo creo que en estos fenómenos de violencia aplican por igual a ambos géneros, pero a la mujer le va un poco peor porque aparte está esta posibilidad. O sea, porque si te secuestran... si a un hombre lo secuestran es probable que lo torturen y todo. Pero a una mujer la secuestran, pero aparte la violan, la humillan y la venden. Entonces creo que es como un doble peligro. O sea, no que no te toque la inseguridad, por ejemplo, los robos, pero te tocan y luego te es peor. O sea, hay posibilidades de que te vaya peor. (Grupo focal mujeres jóvenes).*

## 2.6 NORMAS, POLÍTICAS, SERVICIOS E INICIATIVAS PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE LA VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS

### 2.6.1 Normatividad estatal

En el ámbito estatal y municipal existen diversas leyes y reglamentos que, si bien no están directamente orientados a la prevención, atención, sanción y/o erradicación de la violencia sexual en contra de niñas y mujeres, es importante considerar debido a las facultades y obligaciones que establecen para las distintas autoridades en esos ámbitos.

La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de Nuevo León (LAMVLVNL) identifica la violencia sexual como uno de los tipos de violencia que se ejercen en contra de las niñas y las mujeres, y la define como: “El acto que degrada o daña la sexualidad de la víctima; atentando contra su libertad, dignidad e integridad física configurando una expresión de abuso de poder que presupone la supremacía del agresor sobre la mujer, denigrándola y considerándola como de menor valía o como objeto; en base al dictamen emitido por los especialistas en la materia” (artículo 6, fracción III). La violencia sexual puede llevarse a cabo en distintos ámbitos (art. 7). El marco legal que a continuación se presenta se enfoca de manera exclusiva en la violencia sexual que se lleva a cabo en la comunidad, específicamente en la vía pública y en el transporte público.

A fin de garantizar a las mujeres su derecho a una vida libre de violencia, la LAMVLVNL establece que la Secretaría de Seguridad Pública debe “participar en el diseño, con una visión transversal, de la política estatal con perspectiva de género orientada a la prevención, atención, sanción y erradicación de los delitos violentos contra las mujeres” (artículo 35, fracción VI). Con este fin, es fundamental capacitar en materia de derechos humanos al personal encargado de diseñar dichas políticas, algo que debe hacer el Programa Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres (artículo 28, fracción III).

El Código Penal de Nuevo León (CPNL) tipifica una serie de conductas violentas—la mayoría de naturaleza sexual— que de manera frecuente sufren las mujeres en el transporte y en los espacios públicos, como atentados al pudor (artículos 259 a 261), violación (artículos 265 a 271), acoso sexual<sup>22</sup> (271 bis 2), pornografía de persona privada de su voluntad (artículos 271 bis 3 al 271 bis 5), corrupción de menores (artículos 196, fracción II, 197 y 197 bis), pornografía infantil (artículo 201 bis y bis 2) y asalto (artículos 297 a 299 bis). Asimismo, el CPNL prevé diversas modalidades de robo: con violencia (artículo 371 y 372), ejecutado en un parque (artículo 374, fracción II), que se lleve a cabo en, o en el que se utilice, de cualquier forma, una unidad de servicio público de transporte de pasajeros o de cualquiera que preste un servicio similar (artículo 374, fracciones VIII y IX).

A diferencia de los códigos penales del resto del país, el único que utiliza la expresión “atentados al pudor” es el de Nuevo León,<sup>23</sup> lo cual es inadecuado si se toma en consideración que el bien jurídico tutelado es la seguridad y/o la libertad psicosexual de las personas y no su pudor. Las penas previstas para este delito van de uno a cinco años de prisión y pueden incrementarse de dos a seis años si media violencia física y moral; asimismo, si los hechos se llevan a cabo en una unidad de transporte público a la pena, debe aumentarse de seis meses a cuatro años de prisión. Es decir, que la pena por la comisión de este ilícito puede ir de un año seis meses a nueve años de prisión.

<sup>22</sup>. También se tipifica el hostigamiento sexual, pero, por sus características, se da más en los ámbitos laboral y docente.

<sup>23</sup>. En el resto de los códigos penales se utiliza la expresión “abuso sexual” para referirse a esta descripción típica.

Respecto al tipo penal de violación,<sup>24</sup> las penas previstas están fijadas con relación directa a los rangos de edad de la víctima (artículo 266), aun en el caso de que la violencia ejercida sea en contra de menores de edad. De este modo, si la víctima es mayor de 13 años, la pena prevista es de seis a 12 años de prisión;<sup>25</sup> si su edad fluctúa entre los 11 y los 13 años, la pena aumenta de 10 a 20 años de prisión y, finalmente, si la víctima es menor de 11 años, la pena es de 15 a 30 años de prisión. Aunque resulta razonable que las penas se incrementen cuando las víctimas son niños o niñas, lo que no parece justificable es que se discrimine a quienes se encuentren en el rango de 13 a 18 años de edad.<sup>26</sup>

Por otra parte, el delito de violación equiparada –en la cual no es requisito que medie la violencia para llegar a la cópula–, contenida en el artículo 267, identifica como víctimas a las personas menores de 13 años o a quienes siendo mayores de edad, “se halle[n] sin sentido, que no tenga[n] expedito el uso de la razón o que por cualquier causa no pudiere[n] resistir la conducta delictuosa”. Así, si la víctima está en un rango de edad entre 13 y 18 años, y para cometer el delito no media violencia, la conducta se tipifica como estupro –cuya pena es de uno a cinco años de prisión– y no como violación.

Cuando la violación se comete en el interior de una unidad del servicio público de transporte de pasajeros o cualquiera que preste servicios similares, el CPNL incrementa la pena de seis meses a cuatro años de prisión (artículo 270 bis). También aumenta la pena de seis meses a ocho años de prisión, si en el ilícito intervienen dos o más personas (artículo 271).

El CPNL tipifica el asalto<sup>27</sup> y agrava la pena cuando se comete en el interior de una unidad de servicio público de transporte de pasajeros o cualquiera que preste servicios similares (artículo 299 bis).

Por otra parte, el transporte público está regulado por la Ley y el Reglamento de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León (LTMSNL), cuyo objeto es regular la movilidad de pasajeros y el transporte de pasajeros, tanto el proporcionado por el propio estado como el otorgado mediante una concesión (artículo 1º). La Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León –cuyas atribuciones son fundamentales, ya que es la institución facultada para, entre otras acciones, expedir concesiones,<sup>28</sup> permisos, integrar

---

24. Conviene identificar la denominación de los distintos tipos de violación: [i] la violación propia es aquella en la que la cópula se lleva a cabo por medio de la violencia física o moral y sin consentimiento de la víctima; [ii] la violación equiparada, conforme al CPNL, se da en contra de una persona menor de 13 años, o contra una persona que siendo mayor de edad, “se halle sin sentido, que no tenga expedito el uso de la razón, o que por cualquier causa no pudiere resistir la conducta delictuosa”; [iii] la doctrina identifica como violación impropia lo que el CPNL clasifica también como violación equiparada cuando, sin haber cópula, se introduce un objeto distinto al miembro viril por vía anal o vaginal, o bien cuando el sujeto activo introduce en su boca el miembro viril de la víctima.

25. De acuerdo con la fracción III del artículo 143 del CPNL, en casos de violación, la reparación del daño debe comprender gastos de gestación, alumbramiento y pago de alimentos en caso de haber resultado un embarazo. Asimismo, comprende los gastos de atención médica y psíquica hasta la recuperación de la persona ofendida.

26. Conforme al artículo 1º de la Convención de los Derechos del Niño, este es “todo ser humano de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad”.

27. El artículo 297 del CPNL describe que comete este ilícito quien: “en deshabitado o paraje solitario haga uso de la violencia sobre una persona, con el propósito de causarle un mal, obtener un lucro o existir su asentimiento para cualquier fin y cualesquiera que sean los medios y el grado de violencia que se emplee, independientemente de cualquier hecho delictuoso que resulte cometido”.

28. Conforme al artículo 6, fracción I de la LTMSNL, la Agencia, a través de su titular, tiene entre sus atribuciones, la expedición de concesiones a particulares relativas al servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad “especializado” y “vehículos de alquiler”; el otorgar las concesiones relativas al Servicio Estatal de Transporte en las modalidades “urbano”, “suburbano”, “regional”, “sobre rieles” y en todas las modalidades del Sistema Integrado del Transporte Metropolitano, corresponde al gobierno estatal, a través del Titular del Ejecutivo (artículo 5, fracción VI).

mesas para la calificación de infracciones<sup>29</sup> a la LTMSNL o a su Reglamento, así como diseñar y establecer el sistema de capacitación (artículo 6)– es la encargada de aplicar y hacer cumplir la Ley. Además, está la Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León.<sup>30</sup>

La LTMSNL contempla la integración del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETyV), el cual se constituye como un órgano de participación ciudadana, que se caracteriza por ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del gobierno estatal, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio, y que está conformado por diversas autoridades estatales, representantes de diversas cámaras de comercio y prestadores de servicios de transporte y vehículos de alquiler, así como por tres representantes de los usuarios del transporte público (artículos 8 al 10).

Mediante la reforma legal de la LTMSNL, publicada el 1 de junio de 2018, se adicionaron dos principios rectores de la modernización y racionalización del servicio estatal de transporte, los cuales señalan [i] la inclusión de programas de seguridad pública y protección civil y [ii] que las autoridades estatales son responsables de implementar planes y programas con perspectiva de género, que garanticen la prevención del acoso y del hostigamiento sexual (artículo 18, fracción III, inciso e). No obstante lo anterior, aún no se han armonizado los demás ordenamientos que, si bien prevén la obligación de capacitar a quienes prestan servicios de transporte público,<sup>31</sup> son omisos con relación a la capacitación en materia de género, derechos humanos y violencia contra

las mujeres. Así, es necesario sensibilizar al personal ante esta problemática e informarles sobre las formas debidas y correctas de actuar frente a estas formas de violencia, con el fin de que puedan brindar apoyo a las niñas y las mujeres afectadas.

Por otra parte, la LTMSNL no ha incorporado el reconocimiento de la movilidad como un derecho humano,<sup>32</sup> que implica que el Estado debe garantizar a toda persona la posibilidad de moverse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Por el contrario, en la Ley se mantiene el criterio de que la movilidad es únicamente un objeto de regulación.

Es importante señalar que la LTMSNL establece la obligación de la Agencia de coordinar la elaboración<sup>33</sup> del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad (artículo 6, fracción IV), el cual debe ser aprobado por el Titular del Ejecutivo (artículo 5, fracción I). En dicho Plan deben establecerse, por conducto del CETyV, mecanismos para la incorporación de la sociedad y de las organizaciones del transporte al proceso de planeación, así como para su participación responsable (artículo 22, fracción VI).

Asimismo, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León contiene las bases para que los municipios formulen, aprueben, administren y apliquen los reglamentos, programas, proyectos y demás disposiciones en materia de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial (artículo 19, fracción IX); sin embargo en esta ley no hay ninguna disposición expresa relativa a la obligación de planear con perspectiva de género.

29. Así pues, la Agencia es la oficina que más contacto tiene con la ciudadanía en materia de quejas y denuncias.

30. Ambos ordenamientos jurídicos regulan las facultades de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, la cual, como establece la Ley de la Agencia, es un organismo público descentralizado de participación ciudadana de la administración pública estatal, cuyo objeto legal, entre otros, es: “I. Dirigir, coordinar, evaluar y supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral del transporte; II. Participar en la formulación del plan sectorial en materia de transporte y vialidad...” (artículo 3). Asimismo, uno de los objetivos de dicha Agencia es incrementar la calidad del servicio “logrando que el servicio sea más eficiente, seguro y confortable” (artículo 7, fracción IV).

31. Véase el artículo 97 del Reglamento de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

32. Véase CNDH (2016). Los derechos humanos son universales y progresivos; así, debe reconocerse la movilidad como un derecho humano, tal y como lo hace la Constitución de la Ciudad de México en su artículo 18, apartado E.

33. La Agencia, Metrorrey y la Secretaría de Desarrollo Sustentable son las instancias responsables de elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar en conjunto el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad (artículo 20 de la LTMSNL).



Finalmente, al revisar el marco legal de la entidad federativa se identificó que no existen protocolos<sup>34</sup> para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública, ni en transportes públicos. También se detectó que en los portales electrónicos de la Fiscalía General de Justicia del Estado de

Nuevo León<sup>35</sup> y en el del Instituto Estatal de las Mujeres del Estado de Nuevo León<sup>36</sup> no se proporciona ninguna información específica relacionada con la atención a niñas y/o mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte público.

## 2.6.2 Normatividad municipal

### A. Reglamentos de Policía y Buen Gobierno

- Si bien los Reglamentos de Policía y Buen Gobierno de los Municipios (RPyBGM) de Guadalupe (art. 16, fracción XIII) y Juárez (art. 16, fracción X) prevén como infracción a la moral y a las buenas costumbres “faltarle al respeto a los ancianos, niños y mujeres en la vía pública o en lugares públicos”, puede afirmarse que, de manera general, ninguno de los reglamentos de los cinco municipios analizados tiene una perspectiva de género y de derechos humanos.
- De manera general, los RPyBGM contienen en sus catálogos de faltas administrativas algunas conductas que pueden ser constitutivas de delitos; por ejemplo, el de Apodaca contempla el “inducir a menores de edad o personas afectadas en su capacidad mental, a cometer faltas en contra de la moral y de las buenas costumbres” (art. 16, fracción V), o el de Juárez, que incluye el “dirigirse o asediar a las personas en forma impertinente o mediante frases o ademanes soeces, groserías o malas palabras que atenten contra la dignidad humana” (art. 16, fracción I). De este modo, se corre el riesgo de calificar como falta administrativa el acoso sexual, por ejemplo.<sup>37</sup>

### B. Reglamentos relativos a la administración de los gobiernos municipales

- El Reglamento de Gobierno Municipal del Ayuntamiento de Guadalupe es el único que establece que el Plan Municipal de Desarrollo debe considerar, entre otros, como mínimo, un apartado de desarrollo social, el cual debe contener aspectos de la prestación de servicios públicos, la promoción de la equidad (sic) de género y la protección de grupos vulnerables (artículo 50, fracción III).
- Ninguno de los reglamentos orgánicos de la administración pública municipal (ROAPM) de los cinco municipios otorga facultades u obligaciones a alguna oficina para incorporar la perspectiva de género en la atención de las necesidades de infraestructura de la ciudadanía, a fin de ser incluidas en los programas de obras públicas.

---

<sup>34</sup>. Si bien los protocolos no tienen la misma naturaleza que las leyes o los reglamentos, sí son una guía que orienta la actuación de las autoridades, con base en el marco legal, los principios y las buenas prácticas en la materia, en este caso, en lo relativo a la atención a la violencia sexual en contra de niñas y mujeres.

<sup>35</sup>. Véase: <https://fiscalianl.gob.mx/servicios/>.

<sup>36</sup>. Véase: <http://www.nl.gob.mx/mujeres>.

<sup>37</sup>. Mientras la sanción administrativa puede consistir en hasta 72 horas de arresto, la pena prevista para el acoso sexual en el CPNL es de seis meses a dos años de prisión y una multa de hasta 40 cuotas (artículo 271 bis 2).

- Solo en los Reglamentos de la Administración Pública del Municipio de Monterrey (artículo 68) y en el Reglamento Orgánico para el Ejercicio de la Administración Pública Municipal de Juárez (artículo 69), se faculta a la Dirección General del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia para prestar servicios de orientación jurídica, psicológica y social a víctimas de abuso sexual, así como a menores, adultos mayores, mujeres, personas con discapacidad y, en general, a las personas de escasos recursos.
- Únicamente en el Reglamento Orgánico del Municipio de Guadalupe se incluye al Instituto de la Mujer como parte de la administración pública municipal.
- Los ROAPM de Guadalupe, Monterrey, Apodaca y Juárez<sup>38</sup> no contienen mandatos para elaborar los presupuestos con perspectiva de género.

### C. Reglamentos de los institutos municipales de la mujer

- No hay documentos normativos que regulen el funcionamiento de los institutos de la mujer en los municipios de Juárez y Cadereyta, pero sí en Monterrey y Apodaca, aunque sus facultades son muy limitadas respecto a la incidencia que pueden tener en materia de presupuestos con perspectiva de género. Solo el Reglamento Interior del Instituto Municipal de la Mujer de Apodaca otorga facultades a este para la formulación de propuestas de ley de presupuestos etiquetados con acciones afirmativas para las mujeres (artículo 33, fracción XI). En Monterrey, el Reglamento del Instituto Municipal de las Mujeres Regias (RIMMR), le da atribuciones a este para promover y gestionar que, en los presupuestos de las dependencias y entidades del gobierno municipal, se asignen partidas para el financiamiento de los programas y acciones derivados del Plan Municipal de las Mujeres, así como para impulsar la perspectiva de género en el Plan Municipal de Desarrollo, en los presupuestos y en los programas y acciones que ejecuten las dependencias del gobierno municipal (artículo 9, fracciones XXIV y XXV). No obstante, no hay un mandato expreso de que los presupuestos deban estar elaborados con perspectiva de género.
- Únicamente el RIMMR contempla entre las atribuciones y responsabilidades del Instituto establecer comunicación con las autoridades estatales y federales de procuración, impartición de justicia y de seguridad pública para proponer medidas de prevención, atención y sanción contra cualquier forma de violación de los derechos humanos de las mujeres (art. 9, fracción XXVII).
- El reglamento del Instituto Municipal de las Mujeres Regias (artículo 9, fracciones I, III y XVII) y el de Apodaca (artículos 30 y 31) facultan a dichos organismos para la elaboración de diagnósticos que permitan conocer la situación de las mujeres en su territorio. En Apodaca se le da a la Titular de la Dirección Jurídica facultades para “promover la incorporación de la perspectiva de género en los programas dirigidos a prevenir la violencia contra las mujeres, propiciando la comprensión de sus causas y manifestaciones entre los responsables de los mismos” (artículo 33, fracción VIII). Conviene mencionar que las acciones que contempla este reglamento se enfocan exclusivamente en la prevención y atención de la violencia familiar (artículo 33, fracciones XV y XVI), así como en garantizar el respeto de los derechos de las mujeres, siendo omisos en tareas de prevención, atención, sanción y erradicación de otras formas de violencia, incluyendo las que ejercen en el transporte público.

---

<sup>38</sup>. No se encontró la reglamentación del municipio de Cadereyta.

#### D. Reglamentos relacionados con el tránsito y la vialidad

- Los reglamentos de tránsito y vialidad de los municipios de Guadalupe, Apodaca Juárez y Cadereyta establecen las bases que regulan la actuación de los cuerpos policiales de la Dirección de Tránsito y Vialidad, pero no consideran la obligación de que los cuerpos policiales se capaciten en materia de derechos humanos, género y atención a víctimas, como tampoco en la identificación de conductas que puedan ser constitutivas de faltas administrativas o posibles delitos o de violencia sexual. Por su lado, el Reglamento Interior de la Secretaría Pública y Vialidad de Monterrey da facultades a la Dirección de la Academia y Centro de Capacitación para dar formación en materia de derechos humanos, pero no de género y atención a víctimas, aunque el Reglamento sí contiene atribuciones relacionadas con la atención a víctimas y ofendidos (sic) y con la implementación de programas de prevención del delito enfocados a evitar la victimización (artículo 182). De igual modo, el Reglamento contempla la conformación de una Dirección de Prevención Social del Delito, entre cuyas facultades está la implementación y promoción de programas de protección, atención jurídica, médica y psicológica a las víctimas del delito (art. 30, apartado B, fracción VII), así como la erradicación de la violencia familiar, laboral, comunitaria y social (art. 30, apartado B, fracción X).

#### E. Reglamentos relativos a la planeación urbana

- El Reglamento Orgánico del Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia de Monterrey señala que el objeto principal del Instituto es ser la instancia técnica para la planeación integral del desarrollo municipal, la sustentabilidad urbana, la prevención de riesgos y el cuidado ambiental (artículo 1); no obstante, dicho ordenamiento no obliga a llevar a cabo dicha planeación desde un enfoque de género. Por su parte, el Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Integral de Guadalupe establece que los objetivos de este son formular, proponer, promover y evaluar políticas públicas, programas, proyectos, estudios y acciones enfocados al desarrollo integral municipal en ámbitos como la seguridad pública, el desarrollo urbano y el desarrollo institucional (artículo 9, fracción II). El artículo 7, fracción XI, establece que todas las políticas, los planes y programas originados en dicha institución considerarán en su formulación “la aplicación de la gestión por resultados en la administración pública municipal la perspectiva de género (sic)”.<sup>39</sup>

#### F. Reglamentos relacionados al servicio de limpieza en vías públicas

- La limpieza de las vías públicas y los terrenos baldíos es un aspecto fundamental para garantizar la seguridad de las mujeres y las niñas en los trayectos que hacen para utilizar los transportes públicos, por lo que esta acción debe estar regulada en los reglamentos de todos los municipios. De los cinco municipios que forman parte de este diagnóstico, solo el Reglamento de Limpia Municipal de Apodaca incluye la obligación de propietarios e inquilinos de limpiar, desyerbar y barrer con regularidad las banquetas y arroyos frente a los inmuebles que ocupan (domicilios particulares, comercios, industrias o establecimientos en general), así como en terrenos baldíos de su propiedad, a fin de evitar la insalubridad e inseguridad (art. 15). Por su parte, el Reglamento de Limpia del Municipio de Monterrey también contempla este mandato, pero solo en casos de predios baldíos (art. 15). El resto de los municipios establecen la obligación de la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad y de la Dirección de Policía y Tránsito de vigilar el cumplimiento de los respectivos reglamentos de limpieza, pero no señalan de manera específica la importancia de llevar a cabo estas acciones para disminuir los riesgos de sufrir violencia en la vía pública.

---

<sup>39</sup> Aunque la redacción es confusa, la idea es que todas las políticas, los planes y programas elaborados en el Instituto deben ser formulados con perspectiva de género.

### 2.6.3 Acciones gubernamentales

#### 2.6.3.1 A nivel estatal

Los instrumentos programáticos que orientan la planeación estatal incluyen pocas acciones para prevenir, atender, sancionar o erradicar la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público. El Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 incluye como uno de sus criterios transversales “[p]romover la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, el acceso a una vida libre de violencia y la autonomía económica de las mujeres”, pero ninguno de sus objetivos, estrategias ni líneas de acción se orienta a garantizar el acceso de las mujeres a traslados seguros en la ciudad.

Asimismo, aunque el objetivo 3 del Programa Estatal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres se propone “[c]ontribuir a prevenir, atender, sancionar y erradicar en todos los ámbitos todos los tipos de violencia contra las mujeres y garantizarle (sic) el acceso efectivo a la justicia”, no se detalla ninguna estrategia ni línea de acción que explícitamente se oriente a atender a las mujeres víctimas de violencia sexual en el transporte público.<sup>40</sup>

Cabe recordar que el 18 noviembre de 2016 la Comisión Nacional para Prevenir y Eliminar la Violencia contra las Mujeres (CONAVIM) declaró la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) en cinco municipios de Nuevo León (Apodaca, Cadereyta, Guadalupe, Juárez y Monterrey). De acuerdo con reportes del gobierno estatal, del 18 al 22 de noviembre de 2016 se informó de la declaratoria de AVGM a las autoridades estatales y municipales, el 22 de diciembre se revisaron los alcances y contenidos de la AVGM en el Sistema Estatal contra la Violencia y se han organizado cuatro reuniones informativas con el Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario.<sup>41</sup>

Como parte de las acciones que ha desarrollado el estado en el marco de la AVGM, el 9 de agosto de 2017 se publicó en el Periódico Oficial del Estado el Programa Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las mujeres, cuya estrategia 5.1 Impulsar una estrategia integral de seguridad para la recuperación de espacios públicos, incluye dos líneas de acción explícitamente dirigidas a combatir la violencia en el transporte público, a saber:

**5.1.7 Incrementar la vigilancia y seguridad en los espacios y transporte público, a fin de fomentar la movilidad segura de niñas y mujeres.**

**5.1.8 Promover la instalación de espacios de denuncia en instalaciones del transporte público.**

En esta estrategia también están incluidas líneas de acción que contribuyen a la prevención y atención de la violencia en el transporte público, tales como la elaboración de mapas georreferenciados para identificar las zonas de mayor riesgo de violencia contra las mujeres; la realización de patrullajes preventivos en comunidades y zonas geográficas de alto riesgo para las mujeres; el mejoramiento de la infraestructura y el equipamiento urbano; el fortalecimiento de los mecanismos de vigilancia y seguridad pública por parte de los municipios; el impulso de operativos de seguridad en lugares en que se tenga conocimiento de la comisión de prácticas y delitos de violencia contra las mujeres, y la crea-

ción de cuerpos de seguridad pública especializados en la atención a mujeres víctimas de violencia, con formación en atención a la violencia sexual.

De las entrevistas realizadas al personal de la administración pública estatal se desprende que no se ha aplicado ninguna de estas acciones. Tampoco se cuenta con programas o lineamientos operativos que evidencien que se está en camino de llevarlas a cabo. A pesar de lo anterior, el gobierno estatal está desarrollando algunas iniciativas para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público, a saber:

<sup>40</sup> Los otros instrumentos de planeación estatal revisados (programas sectoriales de transporte y desarrollo urbano, incluyendo la Estrategia de Desarrollo Urbano) tampoco incluyen alguna estrategia o línea de acción orientada de manera directa a la prevención o atención de la violencia sexual en el transporte público.

<sup>41</sup> Véase Gobierno del Estado de Nuevo León (2018).

- La tipificación, en marzo de 2017, del delito de acoso sexual, que se incluyó en el artículo 271 bis 2 del Código Penal. Cabe señalar que la tipificación del acoso sexual fue una demanda planteada por organizaciones y colectivos que combaten la violencia contra las mujeres en el AMM y forma parte de las recomendaciones de la declaratoria de AVGM.
- La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), ha firmado convenios para la elaboración de “Calles de México”, un programa cuyo principal objetivo es construir ciudades más amables, seguras y humanas. Las acciones se enfocan en mejorar la pavimentación e iluminación de calles para evitar eventos de violencia, lo cual es una medida preventiva (SEDATU, 2018).
- El vagón exclusivo para mujeres (“vagón rosa”) en el metro. Se trata de una iniciativa similar a la que se ha implementado en otros sistemas de transporte colectivo metro de otras ciudades, con el fin de garantizar que las mujeres y las niñas puedan utilizar el metro sin ser violentadas sexualmente. Para ello, se destina uno de los vagones del metro para uso exclusivo de mujeres. Esta medida se empezó a implementar durante 2017 en el Metrorrey, de lunes a viernes, en las horas pico. Aunque en los recorridos realizados por EPADEQ A.C. se verificó que efectivamente hay indicaciones que señalan que el primer vagón es de uso exclusivo para mujeres, niños y niñas, personas adultas mayores y personas con discapacidad, de lunes a viernes, de 6 a 9 a.m. y de 5 a 8 p.m., en los grupos focales con usuarias y usuarios del transporte público, así como con organizaciones sociales, se observó confusión respecto a la vigencia de esta medida y la forma en que opera. Debe recordarse que el Metrorrey tiene solamente dos vagones, y según lo señalaron algunas representantes de organizaciones sociales, los usuarios se quejaron de que el “vagón rosa” provocaba mayor saturación en el vagón mixto, por lo que la autoridad decidió asignar solamente medio vagón para uso exclusivo de mujeres. Según personal de Fuerza Civil de Nuevo León, esta medida del medio vagón sigue vigente, pero al interior de este no hay ninguna instalación que garantice la separación de mujeres y hombres. Cabe señalar que, aunque el personal de Fuerza Civil atiende situaciones de violencia sexual en el Metrorrey, no cuenta con un protocolo específico para hacerlo.
- El Instituto Estatal de las Mujeres ha desarrollado varias iniciativas para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público:
  - › Un programa de capacitación para operadores de rutas de transporte público concesionado, a partir del cual se está diseñando un protocolo de actuación para atender la violencia sexual en el transporte público. Este programa de capacitación ha encontrado una respuesta positiva de las empresas concesionarias de transporte público, sobre todo de las empresas más grandes que ya tienen incorporadas algunas medidas de seguridad (como la iluminación interna y externa de las unidades de transporte, el uniforme de operarios, la prohibición de que los operarios viajen con compañía no autorizada, la designación de paradas oficiales). Sin embargo, no se ha logrado incorporar al programa de capacitación a las concesionarias más pequeñas, las rutas concesionadas a las corporaciones sindicales y las rutas que son operadas por “permisionarios”.
  - › La difusión de materiales para prevenir la violencia sexual en el transporte público (carteles y volantes). En 2018 se continuó con la entrega de “Guías de Derechos” y contactos para recibir atención jurídica, psicológica o de trabajo social de instituciones públicas y privadas, y con la entrega de “violentómetros” en las empresas de transporte de Transregio y Lazacano que cubren varias rutas del área metropolitana, como la 2, la 83 y 214. Las entregas tienen lugar los lunes, martes y viernes de cada semana (en septiembre de 2018, personal de Instituto dio violentómetros diario).

- › La firma de un convenio entre la Dirección de Transporte y la Fuerza Civil para atender la violencia sexual en el metro, mediante el cual se ubicaron 120 policías en las estaciones con mayor incidencia delictiva.
- › La instalación de los “metrotips”, que informan al público usuario que puede jalar la palanca roja en caso de peligro, y que recibirá ayuda de un guardia en la siguiente estación.

### 2.6.3.2 A nivel municipal

Los instrumentos de planeación municipales son omisos en el combate a la violencia sexual contra las mujeres en el transporte público. No se identificaron alusiones explícitas en los planes municipales de desarrollo ni en los programas municipales de seguridad, transporte o desarrollo urbano.

Algunas iniciativas municipales en materia de prevención y atención de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público son las siguientes:

- El municipio de Guadalupe ha desarrollado una iniciativa para explorar los casos de violencia sexual que viven las mujeres en el transporte público. Se trata de una encuesta en línea aplicada por el programa Juntos Para la Prevención de la Violencia, de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). La titular del Instituto de las Mujeres no ha tenido acceso a los resultados y tampoco fueron entregados a EPADEQ A.C.
- En Monterrey, Cadereyta y Guadalupe se han reforzado los patrullajes preventivos en zonas de mayor riesgo o vulnerabilidad de violencia contra las mujeres.
- En los cinco municipios con AVGM se ha ampliado el alumbrado público y se ha mejorado el existente, y en Guadalupe y Apodaca se han instalado cámaras de videovigilancia en puntos que se consideran estratégicos, pero desvinculados a la prevención de la violencia sexual en los espacios o el transporte públicos.

### 2.6.4 Participación de organismos internacionales

El estado de Nuevo León ha firmado convenios de colaboración con varios organismos de cooperación internacional en materia de seguridad, transparencia y participación ciudadana, derechos humanos, movilidad y acceso a la justicia. Aunque estos convenios no incluyen acciones de preven-

ción, atención o sanción de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público, constituyen un antecedente de buenas prácticas en la materia. Entre estos convenios y acciones, destacan los siguientes:

- La propuesta de creación de una Comisión Especial para la Puesta en marcha de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible en el Estado de Nuevo León, en marzo de 2017.<sup>42</sup> En este marco, se propuso ante el pleno del Consejo de Nuevo León la creación del modelo piloto del Centro de Justicia para las Mujeres. El 28 de agosto de 2018 se instaló el Grupo Impulsor para el combate a la violencia contra las mujeres en Nuevo León, con el fin de apoyar las acciones gubernamentales enfocadas en atender la AVGM en cinco municipios del estado.

42. Estos proyectos serán impulsados desde el Consejo mediante una unidad de gestión de cumplimiento que coordine a las diversas áreas del gobierno estatal encargadas de llevarlos a cabo. La planeación de la quinta sesión ordinaria puede consultarse en: [http://conl.ukko.mx/documents/document\\_files/000/000/016/original/5ta\\_sesion\\_ordinaria.pdf?1489110715](http://conl.ukko.mx/documents/document_files/000/000/016/original/5ta_sesion_ordinaria.pdf?1489110715)

- En agosto de 2018, ONU-Hábitat organizó un taller para complementar los datos del Índice de las Ciudades Prósperas (CPI). En esta reunión se destacaron las carencias en la gobernanza metropolitana, así como la ineficiente movilidad en la aglomeración urbana de Monterrey, por lo que se propuso la articulación y el fortalecimiento de los flujos no motorizados, ya que cruzar Monterrey en transporte público implica el doble de tiempo que en automóvil (ONU-Hábitat, 2018).
- El acuerdo de colaboración entre USAID, a través de su programa EnfoqueDH, en colaboración con Ciudadanos en Apoyo a los Derechos Humanos, A.C. (CADHAC) y la Procuraduría General del Estado de Nuevo León, orientado a brindar asistencia técnica en materia de derechos humanos, específicamente para proporcionar herramientas para la investigación de casos de desaparición forzada y búsqueda de personas desaparecidas (USAID, 2018).
- El convenio de colaboración firmado en abril de 2018 por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y el Gobierno de Nuevo León, a través de la Secretaría de Finanzas y Tesorería General del Estado, para mejorar la toma de decisiones sobre el gasto público y su gestión, la cultura de evaluación del desempeño y la rendición de cuentas en la administración pública, mediante el presupuesto por resultados. Además, en el marco del convenio de colaboración entre la UNODC y el Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, la primera otorgó asistencia técnica para la elaboración del Programa Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres.<sup>43</sup> Por otra parte, también se ha propuesto la elaboración de un “Mapa georreferenciado de la violencia contra las mujeres en Nuevo León” con el fin de ubicar las zonas de mayor índice de violencia (CONAVIM, 2017).

### 2.6.5 Iniciativas de la sociedad civil

El AMM cuenta con una amplia gama de colectivos y organizaciones sociales que trabajan en la promoción de los derechos de las mujeres y su acceso a una vida libre de violencia. En los últimos años han emergido también organizaciones y colectivos que demandan seguridad y justicia frente a los procesos de violencia vinculada al narcotráfico y las desapariciones de personas.

Un mapeo de organizaciones y colectivos de la sociedad civil permitió identificar a 19 que trabajan las temáticas vinculadas con derechos de las mujeres<sup>44</sup> y 11 que trabajan temas de movilidad y espacios públicos seguros.<sup>45</sup> A pesar de que ninguna trabaja de manera específica el problema de la violencia sexual en los transportes públicos, las organizaciones reconocen la alta incidencia de esta en el AMM, y en los

grupos focales compartieron experiencias, tanto propias como de conocidas, que corroboran las percepciones de las mujeres que asistieron a los grupos focales de población abierta. Además, las organizaciones y colectivos que trabajan los temas de movilidad y transporte tienen un amplio conocimiento sobre estos temas y se han constituido en un referente en los debates en esta materia en el ámbito estatal. Algunas de sus propuestas son objeto de amplia discusión pública, por ejemplo, el planteamiento de que el Consejo Estatal de Transporte incluya a representantes de la sociedad civil, y que deje de ser un organismo consultivo y sesione regularmente. Asimismo, propusieron que los aumentos de tarifas ya no sean decididos por el gobernador y que se establezcan sanciones para las concesionarias que no cumplen con la legislación.

43. Véase UNODC (2017). El programa puede consultarse en: [http://sgi.nl.gob.mx/Transparencia\\_2015/Archivos/AC\\_0001\\_0007\\_00165469\\_000001.pdf](http://sgi.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00165469_000001.pdf)

44. A saber: Alternativas Pacíficas; Arthemisas por la Equidad; Ciudadanos en Apoyo a los Derechos Humanos; Colectivo Plural de Mujeres en Contra de la violencia; Colectivo TOMATE; CORDEM ABP; Ellas en movimiento; Género, Ética y Salud Sexual; Mariposas; Mujeres de Valor; No somos medias naranjas; SOSTELAR; Voces de mujeres; Zihuame Mochilla; 100,000 mujeres por México; ICW-México; Los Forkados; Vicalli; Zihuacalli Casa de las Mujeres Indígenas de Nuevo León.

45. Laboratorio para la Convivencia Urbana, Biciénagas, Pueblo Bicicletero, Ando en Bici, Camina Monterrey, Hola Vecino, Corredor cultural Hidalgo, La banqueta se respeta, Movimiento de Activación Ciudadana, Únete Pueblo, Usuarios de Transporte.

Asimismo, cabe señalar que las organizaciones y colectivos han logrado detener los aumentos tarifarios y se han movilizado para exigir seguridad en las unidades y rutas de transporte en las zonas periféricas.

### 2.6.6 Iniciativas desde el sector privado

En el estado de Nuevo León, varias fundaciones del sector privado han elaborado iniciativas en materia de seguridad, prevención de la violencia comunitaria, movilidad y recuperación de espacios públicos. Entre esas se encuentra la Red SumaRSE Nuevo León, cuya iniciativa 2.0 (2015-2020) trabaja en seis comunidades de la zona metropolitana de Monterrey con proyectos autogestivos que implementan un modelo de desarrollo comunitario integral. La iniciativa incluye un enfoque transversal en la prevención de la violencia y la delincuencia, con énfasis en la prevención secundaria de jóvenes en riesgo y la prevención de la delincuencia mediante el mejoramiento del entorno urbano (recupera-

ción de espacios públicos, cuidado del medio ambiente, imagen urbana), oportunidades de desarrollo económico y proyectos de fortalecimiento de la ciudadanía y la integración familiar.<sup>46</sup> La Fundación Coca Cola también ha incurrido en la recuperación de espacios públicos por medio del programa “Vive tu parque”, mediante el cual se han recuperado parques, centros comunitarios y plazas del AMM.<sup>47</sup>

Sin embargo, ninguna de estas iniciativas ha incorporado en la agenda de manera explícita el problema de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público, por lo que es importante promover que lo hagan.

## 2.7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 2.7.1 Conclusiones

La primera conclusión de este diagnóstico es que el trabajo en campo mostró, de manera contundente, que la violencia sexual que viven las mujeres y las niñas en el transporte público es muy frecuente y afecta a la mayoría de ellas, por lo que transitan con miedo a ser agredidas sexualmente, situación que tiene repercusiones en su calidad de vida, en las decisiones que toman y en la forma en que se relacionan con sus conciudadanos y con la ciudad: los horarios en que se movilizan, las rutas y los modos de transporte que eligen, los trayectos que utilizan, los lugares que visitan, además de la forma en que se visten y las decisiones que toman respecto a si deben desplazarse solas o con otras personas. Todas estas son decisiones que las mujeres y las niñas del AMM toman con base en su percepción del riesgo a ser agredidas sexualmente. Esta situación viola su derecho a la ciudad, a la integridad, a la movilidad, a vivir una vida libre de violencia y a la libertad, entre otros.

Las características del desarrollo económico y urbano del AMM resultan determinantes para explicar el hecho de que las mujeres y las niñas que están más expuestas a vivir violencia sexual en el transporte público son las que deben utilizarlo en mayor medida. Lo anterior se debe en buena medida a que en el AMM hay una tendencia creciente a usar el automóvil, algo que se da en el marco de una fuerte segregación socioeconómica. Así, las personas que no tienen acceso a un coche son prácticamente las únicas que usan el transporte público. Esta tendencia es reforzada por una política pública que prioriza el desarrollo y la infraestructura de vialidades para el uso del automóvil y desestima la inversión y el desarrollo del transporte público.

Asimismo, existen grupos específicos de mujeres que son más vulnerables a la violencia sexual o que tienen mayores limitaciones para recibir atención por parte de las instituciones, como las mujeres jóvenes, las migrantes, las empleadas domésticas, las obreras industriales, las indígenas y las mujeres con algún tipo de discapacidad.

46. Véase: <http://www.sumarse.org.mx/>

47. Véase: <https://coca-cola.smartsimple.com/files/1001286/f145594/mexicomap2.html>



Las manifestaciones de violencia sexual que viven las mujeres en las diferentes modalidades de transporte público van desde las majaderías sexuales, tocamientos, hasta las masturbaciones y exhibiciones públicas. Estas manifestaciones están fuertemente vinculadas a las condiciones en que opera el transporte público en el AMM. El concesionario –que comprende las rutas de camiones– no está suficientemente regulado ni supervisado, y las mujeres claramente identifican estas rutas como las más inseguras o en donde hay mayor riesgo de sufrir ataques sexuales. Es el caso, por ejemplo, de las rutas que cubren las colonias de la periferia, la mayoría de las cuales es operada por permisionarios, y en donde habitan mujeres de bajos recursos económicos, entre ellas las migrantes.

En las rutas que operan en Monterrey, concesionadas a empresas grandes, se observa un mayor cumplimiento de la regulación, de manera que las unidades, el servicio y la atención de los choferes son mejores, lo cual tiene un impacto en la sensación de seguridad de las mujeres frente a ataques sexuales.

En el metro y la Ecovía, las aglomeraciones que se presentan en las horas pico (de 6 a 9 a.m. y de 6 a 9 p.m.) facilitan que, en el anonimato, los agresores toquen lascivamente a las mujeres con absoluta impunidad.

Cabe destacar que las mujeres que participaron en los grupos focales se sienten inseguras en los taxis, pues en estos las agresiones sexuales pueden escalar, al estar a solas con los choferes. En este sentido, las autoridades estatales reconocen la alta incidencia de delitos sexuales graves, como las violaciones, en taxis privados y colectivos, que utilizan sobre todo mujeres trabajadoras de bajos recursos económicos (empleadas domésticas y obreras), por lo que se requiere una mayor vigilancia de las unidades que operan de manera irregular.

Por otra parte, la actuación gubernamental para garantizar un transporte público seguro para las mujeres y las niñas es poco efectiva, pues la calidad del transporte varía según el tipo de concesión y las rutas del trayecto; además, el CETyV tiene un carácter meramente consultivo, lo que en la práctica implica que sus recomendaciones y señalamientos no

son vinculantes. De igual forma, la regulación de la seguridad de las y los usuarios es laxa y no se aplican las sanciones que contempla. Adicionalmente, las acciones que se han llevado a cabo no han incorporado un enfoque interseccional que permita distinguir medidas diferenciadas o específicas para atender a los grupos de mujeres que viven mayor riesgo de ataques sexuales, por ejemplo, las mujeres de menores recursos económicos y que habitan en la periferia del AMM, quienes utilizan las rutas operadas por permisionarios, taxis piratas y colectivos.

En este contexto, una conclusión importante de este diagnóstico es la relevancia de incorporar al sector privado para lograr una movilidad más segura para las mujeres y las niñas, así como la necesidad de fortalecer la capacidad del gobierno estatal de regular y supervisar las condiciones en que opera el transporte público, pues se trata de un servicio público que debe funcionar garantizando los derechos de las usuarias.

Asimismo, resulta fundamental incorporar la perspectiva de género e interseccionalidad en los procesos de planeación y mejoramiento del transporte y la movilidad de la ciudad, independientemente de si son procesos del estado o del sector privado.

El diagnóstico muestra también que el AMM cuenta con una amplia gama de colectivos y organizaciones sociales que trabajan en la promoción de los derechos de las mujeres y su acceso a una vida libre de violencia, así como en la promoción de la planeación de una movilidad más segura, eficiente y colectiva. Sin embargo, estos dos tipos de organizaciones y colectivos no han incorporado a su agenda el problema de la violencia sexual en el transporte público, aunque mostraron disposición a hacerlo. Esta situación ha contribuido a la incipiente atención pública que se ha dado a este problema en el estado.

A continuación, se hace una serie de recomendaciones para el diseño y la implementación del Programa Ciudades Seguras en Nuevo León.

## 2.7.2 Recomendaciones

### 2.7.2.1 Zonas de intervención

Los resultados del diagnóstico permiten proponer que la intervención del Programa abarque toda el AMM y no se restrinja a los cinco municipios considerados en el estudio, dado que el trabajo de investigación mostró que las mujeres y las niñas son víctimas potenciales de violencia sexual en todas las modalidades de transporte que utilizan, así como en los distintos trayectos y paradas.

Sin embargo, se propone una intervención escalonada, priorizando inicialmente las rutas operadas por permisionarios que cubren las colonias periféricas del AMM, dado que son las que presentan condiciones más propicias para la ejecución de ataques sexuales, entre las que destacan la Ruta “La Playa”, la Ruta 311, la Ruta 115 Sierra Ventana y “La Estanzuela”.

En estas zonas se recomienda también fortalecer la vigilancia, regulación y sanción de quienes operan servicios de taxi de manera irregular (taxis piratas, incluyendo colectivos), así como desarrollar acciones de mejora y mantenimiento de

la infraestructura y el entorno de las paradas de las rutas de autobuses, Transmetro y Ecovía, incluyendo bancas de espera, banquetas iluminación y poda de hierba y árboles.

Se recomienda desplegar personal de vigilancia en horario nocturno y matutino en la Ecovía y en las paradas de autobuses de las rutas que se señalaron como prioritarias, para inhibir la comisión de ataques sexuales.

Asimismo, se recomienda poner atención a las zonas que transitan a pie particularmente las estudiantes, trabajadoras y empleadas domésticas para tomar algún transporte público, en especial las zonas aledañas a las escuelas, las industrias y fábricas y las zonas residenciales.

### 2.7.2.2 Normatividad

#### A nivel estatal

- Revisar íntegramente los instrumentos normativos estatales, en particular el CPNL, para tipificar y regular adecuadamente los actos de violencia sexual en el transporte público con base en lo establecido en los diferentes instrumentos internacionales y nacionales en la materia.
- Eliminar de la legislación penal estatal el lenguaje que puede resultar discriminatorio y homologar la denominación de los tipos penales con la utilizada en el resto del país. Específicamente es importante cambiar la expresión “atentados al pudor” por “abuso sexual” en el CPNL.
- Armonizar el CPNL con la Convención de los Derechos del Niño, pues en lo relativo a delitos sexuales el Código trata a niños y niñas de entre 13 y 18 años como adultos (artículos 266 y 267), lo cual resulta discriminatorio.
- Reconocer la movilidad como un derecho humano en la Constitución Política de Nuevo León y demás ordenamientos legales del estado.

- Adicionar a la Ley y Reglamento de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y al Reglamento de la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable, las últimas reformas incluidas en la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable en materia de seguridad pública y prevención del acoso y hostigamiento sexual, especialmente lo relativo a la obligación de capacitar en materia de género, derechos humanos y atención a la violencia contra las niñas y las mujeres, a quienes prestan este servicio, a fin de armonizar sus contenidos y garantizar el derecho de niñas y mujeres a una vida libre de violencia. También es fundamental fortalecer el papel de la Agencia y el CETyV, de suerte que pasen de ser órganos consultivos a órganos efectivamente reguladores.
- Agregar a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León una norma que obligue a los municipios a formular programas, proyectos y demás disposiciones en materia de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial, con perspectiva de género y enfoque de interseccionalidad.
- Elaborar protocolos para la atención de víctimas de violencia sexual en la vía pública y en transporte público en los ámbitos estatal y municipal, considerando en todo momento los principios y procedimientos a favor de las víctimas, establecidos en la Ley General de Víctimas, y garantizando un enfoque interseccional.
- Difundir, mediante los portales electrónicos de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Nuevo León, del Instituto Estatal de las Mujeres del Estado de Nuevo León, de los municipios y demás instancias obligadas a brindar atención a niñas y mujeres víctimas del delito, información de manera clara, sencilla y accesible para las usuarias, sobre los servicios de atención y procuración de justicia para quienes son atacadas sexualmente en cualquier tipo y modalidad de transporte público.

## A nivel municipal

### A. Reglamentos de Policía y Buen Gobierno

- Armonizar los reglamentos de Policía y Buen Gobierno de los cinco municipios con lo establecido en los instrumentos internacionales de derechos humanos en materia de igualdad de género. Es importante considerar la posibilidad de que algunas prácticas de acoso sexual en el transporte y espacios públicos, que no incluyan contacto físico o riesgo grave a la integridad sexual y física de las mujeres, se consideren faltas administrativas.
- A fin de evitar que conductas graves constitutivas de delito de acoso, hostigamiento sexual o corrupción de menores sean consideradas como faltas administrativas, como en el caso del RPyBGM DE Apodaca, es necesario derogar esta descripción del reglamento. En otros casos, como el del municipio de Juárez, debe establecerse que las frases o ademanes que tengan contenido o connotación sexual tienen que hacerse del conocimiento de las autoridades competentes. Asimismo, es indispensable que el personal que atiende y resuelve los delitos de violencia sexual esté capacitado en materia legal con enfoque de género, diferencial, especializado y en derechos humanos.

### B. Reglamentos relativos a la administración de los gobiernos municipales

- Adicionar en esta reglamentación la obligación de incluir en los planes y programas municipales de desarrollo la igualdad de género como un eje transversal.
- Reformar los reglamentos municipales para que las áreas responsables de la construcción y regulación de la obra pública incorporen la perspectiva de género en los procesos de planeación, regulación, construcción, recuperación y rehabilitación urbana.

- Establecer la obligación de dotar de recursos a diversas instancias –de manera preponderante a los institutos municipales de la mujer y a las áreas de salud<sup>48</sup>– para que brinden asistencia y atención en materia de salud, orientación jurídica, psicológica y social a niñas y mujeres víctimas de violencia sexual, desde un enfoque de género y de derechos humanos, conforme a lo establecido en distintos instrumentos internacionales.
- Incluir la figura de los institutos municipales de las mujeres, a fin de fortalecerlos normativamente. Además de las facultades descritas en el párrafo anterior, deben tener la capacidad para: [i] llevar a cabo diagnósticos con perspectiva de género para conocer la situación de las mujeres (especialmente sobre lo relacionado con delitos sexuales); [ii] coordinar la transversalización de la perspectiva de género en la política pública municipal; [iii] capacitar en materia de género y derechos humanos a todo el personal que labora en el municipio; [iv] elaborar protocolos de actuación relacionados con la atención a la violencia de género en contra de niñas y mujeres.
- Establecer que los presupuestos de todas las instancias municipales (no solo de los institutos municipales de las mujeres) sean elaborados con perspectiva de género, poniendo especial interés en acciones orientadas a la prevención y atención de la violencia de género en contra de niñas y mujeres en los espacios públicos.
- Adicionar a estos reglamentos, las facultades que permitan a la Secretaría de Seguridad Pública y Vialidad colaborar con la Agencia Estatal de Transporte en la inspección y vigilancia del servicio público de transporte e infraestructuras con miras a garantizar la seguridad de las y los usuarios.

### C. Reglamentos de los institutos municipales de la mujer

- Elaborar los reglamentos de los institutos municipales de la mujer de Juárez y Cadereyta.
- Reformar los reglamentos de los municipios de Monterrey y Apodaca<sup>49</sup> para dotar a los institutos de facultades que les permitan incidir en la elaboración de presupuestos con perspectiva de género, de manera que puedan destinar recursos a la prevención y atención de víctimas de violencia sexual, especialmente en los espacios públicos.
- Reformar los reglamentos para incluir entre sus facultades y responsabilidades la obligación de mantener comunicación constante y permanente con autoridades estatales y federales en materia de procuración e impartición de justicia, así como de seguridad pública, a fin de incorporar buenas prácticas en las medidas de prevención, atención y sanción de cualquier tipo de violencia de género en contra de niñas y mujeres, de manera especial la que se lleva a cabo en el espacio y el transporte públicos.
- Incluir en los reglamentos la obligación de hacer diagnósticos con enfoque interseccional así como diagnósticos específicos sobre grupos de mayor riesgo o vulnerabilidad como jóvenes, migrantes, trabajadoras domésticas, indígenas, mujeres con discapacidad y mujeres que viven en zonas marginadas o periféricas, para conocer la situación local de violencia e inseguridad que padecen las niñas y las mujeres en los espacios y transportes públicos y para llevar a cabo acciones para atender y prevenir este problema.
- Los reglamentos deberían establecer partidas presupuestales orientadas a mejorar la infraestructura del territorio municipal, lo que coadyuvaría a la conformación de espacios y transportes públicos seguros para mujeres y niñas.

---

48. En el marco de sus competencias.

49. En armonía con los ordenamientos que regulan la administración pública municipal, como se anota en el punto correspondiente.

#### D. Reglamentos relacionados con el tránsito y la vialidad

- Adicionar a estos reglamentos la obligación de brindar capacitación permanente y continua en materia de derechos humanos, género, asistencia y atención a víctimas a los cuerpos policiales.
- Adicionar facultades a las Secretarías de Seguridad Pública y Vialidad para implementar programas de prevención del delito y atención a víctimas del delito.
- Reformar la reglamentación del transporte público para que las y los choferes de las unidades de transporte sean los primeros puntos de contacto en casos de acoso sexual en las unidades.

#### E. Reglamentos relativos a la planeación urbana

- Incluir en los reglamentos vigentes en materia de planeación urbana la obligación de que todos los planes, programas y proyectos incorporen la perspectiva de género.

#### F. Reglamentos relacionados con el servicio de limpieza de las vías públicas

- Establecer en los reglamentos relativos a la prestación de estos servicios la obligación de propietarios e inquilinos de terrenos (ocupados o baldíos) de mantenerlos limpios, desyerbados y de barrer con regularidad las banquetas y arroyos frente a los inmuebles que ocupan (domicilios particulares, comercios, industrias o establecimientos en general).
- Considerar sanciones a quienes no cumplan con lo anterior.

### 2.7.2.3 Alianzas multisectoriales

Es necesaria la participación y vinculación de las máximas instancias del gobierno estatal y el municipal en la implementación y el seguimiento del Programa Ciudades Seguras mediante la creación de un mecanismo de articulación en el que el Instituto de las Mujeres de Nuevo León asuma un papel protagónico. Asimismo, se deben generar estrategias de articulación con organizaciones sociales y colectivos, así

como con el sector privado, los transportistas, la academia y los medios de comunicación.

Además de las autoridades gubernamentales, hay otros actores estratégicos que deberían desempeñar un papel fundamental en la implementación, el seguimiento y la evaluación de los resultados del Programa:

- Las organizaciones y los colectivos, para lo cual es preciso ampliar sus capacidades de manera que aborden el problema de la violencia sexual en el transporte público desde un enfoque interseccional, así como para fortalecer los vínculos gobierno-sociedad civil.
- Los medios de comunicación, que pueden jugar un papel importante en la difusión y en los procesos de transparencia y rendición de cuentas.
- El sector académico, que puede contribuir en la generación de datos e investigación aplicada, así como en la rendición de cuentas.
- El sector de transportistas (concesionarios, permisionarios, corporaciones sindicales y choferes), para el que se debe desarrollar una estrategia que contemple procesos sistemáticos de capacitación y vinculación.

- El sector privado, que podría incidir en la política pública y aportar recursos. Es necesario que tengan claridad en los beneficios económicos que conlleva el hecho de que la ciudad sea más segura para las mujeres y las niñas y que participen en la elaboración de iniciativas para atender la violencia sexual en el transporte público.
- Los organismos internacionales, que pueden continuar brindando asesoría técnica y cooperación para fortalecer la coordinación entre actores con el fin de garantizar el acceso de las mujeres a la movilidad segura.

#### **2.7.2.4 Fortalecimiento de capacidades**

Es preciso desarrollar estrategias de prevención y servicios de atención (incluyendo la procuración de justicia) orientados específicamente a las mujeres y las niñas víctimas de violencia sexual en el transporte público. Para ello, se requiere generar instrumentos operativos (protocolos, lineamientos) y formar equipos especializados en la materia que tengan claridad en sus obligaciones y modos de intervenir.

Es necesario diseñar políticas orientadas a fortalecer las capacidades institucionales de los servicios policíacos estatal

y municipales para atender la violencia sexual en el transporte público, capacitando a las y los agentes policiales, así como mediante la generación de instrumentos normativos y operativos (como protocolos y lineamientos) que guíen la actuación policial. Para ello, se deben desarrollar programas de formación, capacitación y profesionalización en materia de género, violencia sexual en el transporte y los espacios públicos, e intervención en crisis, dirigidos al personal de los cuerpos de seguridad que realiza labores de vigilancia y seguridad en todos los sistemas de transporte público en el AMM.

#### **2.7.2.5 Equipamiento urbano y movilidad**

Se sugiere incorporar la perspectiva de género y el enfoque interseccional en los procesos de diseño y planeación de la movilidad de las personas, incluyendo el trazado de rutas, trayectos y el equipamiento de las paradas, paraderos y estaciones. Es fundamental que la seguridad forme parte

sustantiva de los ejes de planeación y diseño urbano y de movilidad, en los que debe hacerse explícito que la violencia sexual es uno de los riesgos que enfrentan las mujeres y las niñas, y que los actos de violencia sexual constituyen faltas y delitos que deben sancionarse.

#### **2.7.2.6 Cambio en normas socioculturales**

Se recomienda desarrollar una estrategia para ampliar las oportunidades educativas de las mujeres, así como para que todos los actores de las comunidades educativas (docentes, estudiante, madres y padres de familia) adopten actitudes, valores y comportamientos favorables a la igualdad de género, el respeto a los derechos humanos y la cultura de paz. También se requiere desalentar las prácticas que toleran y justifican el ejercicio de la violencia por parte de los hombres.

Es necesario que en los programas de educación básica, media superior y superior se reflexione sobre temas de masculinidad involucrando a los hombres, con el fin de promover la adopción de actitudes, valores y comportamientos favorables a la igualdad de género, la no discriminación, el respeto a los derechos humanos y la no violencia.

Para alentar relaciones igualitarias entre niñas y niños, se debe fomentar la eliminación de estereotipos de género mediante programas educativos y campañas que promuevan la igualdad entre mujeres y hombres y desnaturalicen la violencia que se ejerce contra ellas en el espacio público y privado.

### **2.7.2.7 Monitoreo y evaluación**

Se propone la creación de un órgano institucional específico para promover y dar seguimiento a la implementación del Programa Ciudades Seguras en el AMM, en el cual confluyan dependencias gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil, representantes del sector privado, académicas y especialistas en la materia. El Programa deberá ser la estrategia integral mediante la cual se articulen las acciones para la prevención y atención de la violencia sexual contra mujeres y las niñas en el transporte público en el AMM.

Se recomienda incorporar a actores estratégicos en la implementación, el seguimiento y la evaluación de los resultados del Programa, como a los medios de comunicación y a los transportistas (concesionarios, posesionarios, corporaciones sindicales y choferes).

Se sugiere integrar en el Programa a los medios de comunicación para que promuevan cambios culturales favorables a estos valores y prácticas, así como para que se eliminen los mensajes discriminatorios por motivos de género, clase y pertenencia étnica.

También se sugiere incorporar auditorías de seguridad realizadas por organizaciones de la sociedad civil y usuarias del transporte público de todos los municipios del AMM, con la finalidad de que los resultados y las recomendaciones de estas sean incorporadas en las políticas públicas estatales y municipales.

Finalmente, se recomienda fortalecer los procesos de registro y sistematización de información, para conocer la magnitud y las características de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en las diferentes modalidades de transporte público del AMM, así como para dar seguimiento a las denuncias, las sanciones y a la atención que se brinda en los diversos servicios.





Fotografía: Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León

# 3

## PROPUESTA DE PROGRAMA

METROPOLITANO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO SEGURO PARA MUJERES Y NIÑAS  
EN LOS CINCO MUNICIPIOS DEL ÁREA  
METROPOLITANA DE MONTERREY







# 3

## PROPUESTA DE PROGRAMA

### METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO SEGURO PARA MUJERES Y NIÑAS EN LOS CINCO MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

#### 3.1 INTRODUCCIÓN Y METODOLOGÍA PARTICIPATIVA DEL PROGRAMA

El Programa fue elaborado conforme a la metodología prescrita por el Programa Global Insignia de ONU Mujeres, en particular en la establecida en la *Guía para Desarrollar un Diseño de Programa de ONU Mujeres Programa Global: Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas* (ONU Mujeres, 2011),

La base metodológica del diseño del Programa fue el modelo de teoría del cambio, a partir del cual se identificaron los aspectos prioritarios del problema público de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte públi-

co por medio de 4 talleres realizados con usuarias, especialistas, integrantes de la sociedad civil y representantes de las autoridades estatales y municipales. La teoría del cambio permite, mediante los talleres ya mencionados, construir de manera colectiva una visión de futuro que refleje una imagen deseable y posible de alcanzar a largo plazo, relativa a la solución del problema, identificando las condiciones que se deben generar para hacerla realidad. A partir de estas definiciones, se identificaron los cambios por hacerse a corto y mediano plazo en el AMM.

#### 3.2 TEORÍA DEL CAMBIO Y MODELO LÓGICO

##### 3.2.1 Visión de Futuro

*Las mujeres y las niñas del AMM viajan en el transporte público seguras, libres y cómodas con un mínimo de incidentes de violencia sexual.*

Con el fin de que en los siguientes cinco años se sienten las bases para alcanzar este objetivo, se debe cumplir con lo siguiente:

**SI (1)** la sociedad civil está fortalecida, articulada e incide en la acción pública que garantice el derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y libre de violencia sexual en el transporte público;

**SI (2)** hay un marco normativo, políticas públicas y se imparte justicia con un enfoque de género y si todo esto se aplica de manera integral para prevenir, atender y sancionar el problema;

**SI (3)** el AMM dispone de un transporte público regulado, accesible, suficiente, supervisado y equipado, que es operado por personas con capacitación en materia de género, y si se dispone de infraestructura segura para las mujeres y las niñas en las zonas aledañas;

**SI (4)** existen valores, normas, actitudes y comportamientos sociales, en particular de los hombres, favorables a la igualdad y a la no violencia sexual contra las mujeres y las niñas; ENTONCES las mujeres y las niñas en el AMM se movilizan seguras, libres y cómodas en el transporte público. PORQUE el riesgo de sufrir acoso sexual y otras formas de violencia sexual ha sido reducido mediante la articulación eficaz de sociedad y gobierno para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual que se ejerce contra ellas en el transporte público.

Bajo este postulado se ha diseñado la ruta de cambio que permitirá lograr esta visión de futuro en un plazo de 20 años. La estrategia a mediano plazo (cinco años) que se propone para concretar cambios sustantivos se detalla a continuación.

### 3.2.2 Áreas de cambio

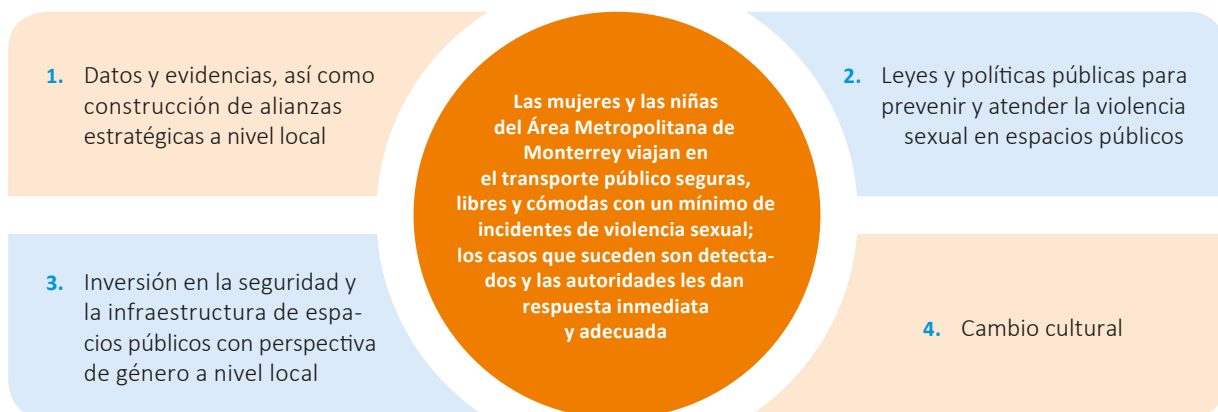
Para que se alcance la visión de futuro en el plazo señalado, es necesario transformar las condiciones vinculadas directamente con la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público (VSCMNTTP), las cuales se concentran en diversas áreas de la realidad social. Las principales son las siguientes:

**La primera área de cambio** refiere a la generación de datos y evidencias sobre el problema, así como a la construcción de alianzas estratégicas a nivel local para combatir el problema.

**La segunda área de cambio** corresponde a la elaboración e implementación de leyes y al diseño de políticas públicas para prevenir y atender la violencia sexual en espacios públicos. Asimismo, considera la profesionalización de los agentes estatales vinculados con los objetivos de gobierno orientados a combatir el problema.

**La tercera área de cambio** comprende la inversión en seguridad, equipamiento e infraestructura de transporte público con perspectiva de género, a nivel local. Además, contempla la viabilidad económica de los espacios y el transporte públicos, es decir que estos deben promover el desarrollo económico y el empoderamiento de las mujeres, especialmente de las que enfrentan mayores desventajas o factores de vulnerabilidad.

**La cuarta área de cambio** contempla el cambio cultural, que debe expresarse en la transformación de las pautas de relación societal en las esferas personal, familiar, comunitario y social, de manera que se promueva la igualdad de género y se desincentive la violencia contra las mujeres y las niñas.



### 3.2.3 Matriz de marco lógico del Programa

<p><b>Fin del Programa</b></p>	<p><b>Las mujeres y las niñas del Área Metropolitana de Monterrey viajan en el transporte público seguras, libres y cómodas con un mínimo de incidentes de violencia sexual.</b></p>
<p><b>Narración lógica del objetivo</b></p>	<p><b>SI</b> (1) la sociedad civil está fortalecida, articulada e incide en las políticas públicas a favor de la garantía del derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y libre de violencia sexual en el transporte público;</p> <p><b>SI</b> (2) existe un marco normativo, políticas públicas y se imparte justicia con enfoque de género y si todo esto se aplica de manera integral para prevenir, atender y sancionar el problema;</p> <p><b>SI</b> (3) el AMM dispone de un transporte público regulado, accesible, suficiente, supervisado y equipado, que es operado por personas con capacitación en materia de género, y si se dispone de infraestructura segura para mujeres y niñas, tanto al interior de las propias instalaciones como de las zonas aledañas;</p> <p><b>SI</b> (4) existen valores, normas, actitudes y comportamientos sociales, en particular de los hombres, favorables a la igualdad y a la no violencia sexual contra las mujeres y las niñas; <b>ENTONCES</b> las mujeres y las niñas en el AMM se movilizan seguras, libres y cómodas en el transporte público. <b>PORQUE</b> el riesgo de sufrir acoso sexual y otras formas de violencia sexual ha sido reducido mediante la articulación eficaz de sociedad y gobierno para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual que se ejerce contra ellas en el transporte público.</p>
<p><b>Acciones</b></p>	<p>Generar datos y evidencias sobre el problema, así como construir alianzas estratégicas a nivel local para combatirlo.</p> <p>Elaborar e implementar leyes y políticas públicas para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en espacios públicos.</p> <p>Invertir en seguridad, equipamiento e infraestructura de transporte público con perspectiva de género a nivel local.</p> <p>Transformar las pautas de relación societal en las esferas personal, familiar, comunitario y social, para que se orienten a favor de la igualdad de género y en contra de la violencia que se ejerce contra las mujeres y las niñas.</p>
<p><b>Resultados</b></p>	<p><b>SI</b> (1) Se cuenta con insumos que permitan diagnosticar la situación vigente en materia de prevención, atención, sanción y erradicación de la VSCMNTP;</p> <p><b>SI</b> (2) existe una ciudadanía participativa y articulada, con capacidad para incidir en las acciones públicas para combatir el problema de la violencia sexual en el transporte público, así como para dar seguimiento y evaluar dichas acciones; <b>ENTONCES</b> las mujeres y los diversos actores que trabajan a favor de sus derechos contarán con evidencias para contribuir a la eliminación de la violencia sexual que se ejerce en su contra en el transporte público.</p> <p><b>SI</b> (1) Existe normatividad armonizada con los instrumentos internacionales en materia de derechos de las mujeres, específicamente el derecho a una vida sin violencia;</p> <p><b>SI</b> (2) se implementan políticas públicas integrales para combatir la VSCMNTP;</p> <p><b>SI</b> (3) existe un funcionariado público sensibilizado y capacitado para impulsar políticas integrales ante el problema; <b>ENTONCES</b> el Estado desarrolla estrategias de política pública adecuadas para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia.</p> <p><b>SI</b> (1) se tienen planes de movilidad de transporte público con enfoque de género;</p> <p><b>SI</b> (2) a nivel local se desarrollan estrategias eficaces de vigilancia en vialidades y el transporte público;</p> <p><b>SI</b> (3) operan eficazmente mecanismos de supervisión y regulación de concesiones y permisos del transporte público;</p> <p><b>SI</b> (4) se planean esquemas de inversión en infraestructura y equipamiento urbano con perspectiva de género para el transporte público; <b>ENTONCES</b> se impulsan estrategias de inversión, vigilancia y regulación del transporte público con perspectiva de género que permitirán atender más eficazmente el problema.</p> <p><b>SI</b> (1) se sensibiliza y educa a la población para promover la igualdad de género, la no violencia y el empoderamiento de las mujeres;</p> <p><b>SI</b> (2) se promueven contenidos en la educación y medios de comunicación libres de discriminación y violencia sexual contra las mujeres y las niñas; <b>ENTONCES</b> se promueve el cambio cultural a favor de los derechos de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia.</p>

<b>Productos</b>	<p><b>1.1</b> Capacidades fortalecidas de organizaciones de la sociedad civil y colectivos para la participación, articulación, incidencia, vigilancia y evaluación de las acciones públicas para la atención y solución de la VSCMNTP.</p> <p><b>1.2</b> Datos y evidencias generados, validados, confiables y de libre acceso, sobre el problema de la VSCMNTP y la eficacia de su atención.</p>
	<p><b>2.1</b> Leyes y reglamentos armonizados con los instrumentos internacionales en materia de derechos de las mujeres y las niñas, especialmente del derecho a la movilidad segura y a una vida libre de violencia en el transporte público.</p> <p><b>2.2</b> Políticas públicas impulsadas para la prevención, atención, sanción y erradicación de la VSCMNTP integrales, intersectoriales y efectivas.</p> <p><b>2.3</b> Funcionariado público y agentes del transporte público capacitados, profesionalizados y sensibilizados en derechos humanos de las mujeres y las niñas, violencia sexual y enfoque de género.</p>
	<p><b>3.1</b> Plan de movilidad de transporte público con enfoque de género diseñado y puesto en marcha.</p> <p><b>3.2</b> Estrategias eficaces de vigilancia y seguridad diseñadas y validadas en vialidades y transporte público.</p> <p><b>3.3</b> Mecanismos de supervisión y regulación de concesiones y permisos del transporte público desarrollados y puestos en marcha.</p> <p><b>3.4</b> Estrategia de inversión de fondos públicos en infraestructura y equipamiento urbano con perspectiva de género para el transporte público.</p>
	<p><b>4.1</b> Procesos de sensibilización y reeducación, con énfasis en la población masculina, generados para promover la igualdad de género, la no violencia y el empoderamiento de las mujeres.</p> <p><b>4.2</b> Campañas y contenidos en medios de comunicación generados para promover cambios culturales a favor de un entorno igualitario y libre de discriminación y violencia sexual contra las mujeres y las niñas.</p>
<b>Supuestos clave</b>	Los aliados potenciales del programa se comprometen de manera sostenida con el objetivo de garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una movilidad segura y libre de violencia sexual.
	El gobierno estatal y los municipales que integran el AMM, tienen interés y se comprometen a garantizar el derecho de las mujeres a la ciudad y a una vida libre de violencia en el transporte público, independientemente de cambios en su administración.
	Las autoridades del AMM vinculadas con las políticas de transporte están comprometidas con el objetivo de contar con un transporte público ordenado, eficiente y seguro para mujeres y niñas, con perspectiva de género.
	Hombres, mujeres, niñas y niños responden con interés a la necesidad de conocer y defender los derechos de las mujeres. Los medios de comunicación participan y están comprometidos, alientan y llevan a cabo cambios en los contenidos sexistas y asumen su regulación rigurosa.
<b>Riesgos</b>	El sector público prioriza la generación de información sobre otras formas de desigualdad y de otras formas de violencia de género, y los actores institucionales y sociales operan solo formalmente los espacios de participación para el seguimiento y la evaluación del Programa.
	El gobierno estatal y los municipales que conforman el AMM se comprometen parcialmente con el impulso del Programa y no se verifican las acciones sustantivas contempladas en él.
	El modelo de regulación del transporte público operado por la iniciativa privada no obliga a los concesionarios y permisionarios, ni a la propia autoridad, a realizar las acciones necesarias para garantizar a las mujeres y a las niñas una vida libre de violencia sexual en transporte público.
	Los contenidos promovidos en el ámbito educativo y los proyectados en los medios de comunicación, en gran parte sujetos a regulación federal, no están exentos de valores e imágenes sexistas y en contra de la desigualdad, la discriminación y la violencia de género.

## ÁREAS DE CAMBIO, PRODUCTOS, SERVICIOS Y ACTIVIDADES

### AREA DE CAMBIO 1: GENERACIÓN DE DATOS Y EVIDENCIAS, ASÍ COMO CONSTRUCCIÓN DE ALIANZAS ESTRATÉGICAS A NIVEL LOCAL

#### Resultado

Alianzas locales multisectoriales establecidas para garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y libre de violencia sexual con una base de conocimiento suficiente y actualizada sobre la magnitud y características de la VSCMNTP.

#### Productos/servicios

- 1.1 Capacidades fortalecidas de organizaciones de la sociedad civil y colectivos para participar, articular, incidir, vigilar y evaluar las acciones públicas para la atención y solución de la VSCMNTP.
- 1.2 Datos y evidencias generados, validados, confiables y de libre acceso, sobre el problema de la VSCMNTP y la eficacia de su atención.

#### Actividades por producto/servicio

- 1.1 Capacidades fortalecidas de organizaciones de la sociedad civil y colectivos para participar, articular, incidir, vigilar y evaluar las acciones públicas para la atención y solución de la VSCMNTP.
  - 1.1.1 Capacitar, actualizar, acompañar y fortalecer de manera permanente a los equipos interdisciplinarios de las organizaciones y colectivos de la sociedad civil, feministas y que trabajan a favor de los derechos humanos de las mujeres y de la movilidad segura, en materia de género, derechos humanos, VSCMNTP y gestión de recursos, con énfasis en las organizaciones de mujeres que enfrentan mayores riesgos o desventajas ante la violencia, como jóvenes, migrantes y trabajadoras domésticas, entre otras.
  - 1.1.2 Crear espacios de diálogo, intercambio de experiencias, seguimiento, vinculación y articulación entre organizaciones y colectivos de sociedad civil que trabajan a favor de la igualdad de género, la movilidad segura y contra la VSCMNTP.
  - 1.1.3 Establecer un comité/mecanismo de cooperación en el AMM donde participen el sector civil, público, privado, la academia y agencias internacionales de desarrollo para el diseño, la implementación, el seguimiento y financiamiento de iniciativas orientadas a la mejora del transporte público y de la movilidad segura de las mujeres y las niñas.
- 1.2 Datos y evidencias generados, validados, confiables y de libre acceso, sobre el problema de la VSCMNTP y la eficacia de su atención.
  - 1.2.1 Generar y difundir investigaciones, información y evaluaciones sobre las causas, características, dinámica, magnitud, efectos, atención y evolución de la VSCMNTP, con enfoque de género e interseccionalidad.
  - 1.2.2 Generar un sistema de información con datos desagregados por sexo, edad y localidad sobre la incidencia de la VSCMNTP y con datos de registros administrativos sobre denuncias de ese tipo de conductas y sobre su atención, desagregados por variables sociodemográficas que permitan hacer análisis interseccionales.

## ÁREA DE CAMBIO 2: LEYES Y POLÍTICAS PÚBLICAS PARA PREVENIR Y ATENDER LA VIOLENCIA SEXUAL EN ESPACIOS PÚBLICOS

### Resultado

Marco normativo armonizado y adecuado y políticas públicas efectivas impulsadas de manera coordinada e integral, para prevenir y dar respuesta a los casos de acoso y violencia sexual en el transporte público del AMM.

- 2.1** Leyes y reglamentos armonizados con los instrumentos internacionales en materia del derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y a una vida libre de violencia en el transporte público.
- 2.2** Políticas públicas integrales, intersectoriales y efectivas para la prevención, atención, sanción y erradicación de la VSCMNT.
- 2.3** Funcionariado público y agentes del transporte público capacitados, profesionalizados y sensibilizados en materia de derechos humanos de las mujeres y las niñas, violencia sexual y enfoque de género.

### Actividades por producto/servicio

- 2.1** Leyes y reglamentos armonizados con los instrumentos internacionales en materia del derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y a una vida libre de violencia en el transporte público.
  - 2.1.1** Adecuar el marco legal y normativo estatal y municipal relacionado con el derecho de las mujeres y las niñas a la movilidad segura y a una vida libre de violencia sexual en el transporte público, tomando como referencia lo establecido en los instrumentos internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres, y considerando acciones para atender a las víctimas y para reeducar y rehabilitar de manera integral a los perpetradores, así como para transversalizar la perspectiva de género y de interseccionalidad en todos los ordenamientos legales de gobierno.
  - 2.1.2** Diseñar, aprobar, difundir y vigilar la aplicación de leyes, reglamentos, lineamientos y protocolos para la regulación de todas las modalidades de transporte público con el fin de garantizar la seguridad de las mujeres y las niñas y la accesibilidad y cobertura de aquel. Se deben establecer sanciones claras por incumplimiento.
- 2.2** Políticas públicas integrales, intersectoriales y efectivas para la prevención, atención, sanción y erradicación de la VSCMNT.
  - 2.2.1** Diseñar e implementar planes, programas y acciones públicas integrales, interseccionales e intersectoriales para la prevención, atención, sanción de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en transporte público.
  - 2.2.2** Diseñar y monitorear la implementación de protocolos de actuación, modelos de intervención, manuales, instancias especializadas, mecanismos de denuncia y de acceso a la justicia que fortalezcan la ejecución de las políticas públicas y la dotación de servicios esenciales integrales dirigidos a garantizar la prevención, atención, sanción de la VSCMNT, así como el acceso a la justicia y reparación del daño de las víctimas, especialmente de los grupos de mujeres con mayores desventajas y vulnerabilidad como las jóvenes, migrantes, trabajadoras domésticas y mujeres que viven o trabajan en zonas marginadas.

**2.3** Funcionariado público y agentes del transporte público capacitados, profesionalizados y sensibilizados en materia de derechos humanos de las mujeres y las niñas, violencia sexual y enfoque de género.

**2.3.1** Diseñar e implementar programas permanentes de sensibilización, capacitación, formación, profesionalización y certificación con perspectiva de género, derechos humanos e interseccionalidad, dirigidos al personal del servicio público de todos los niveles y ámbitos estatales vinculados con la legislación, prevención, atención, sanción de la VSCMNTTP, así como al personal encargado de dirigir, administrar, operar, vigilar y supervisar el transporte público, incluyendo a policías y operadores de transporte público.

**2.3.2** Fomentar la participación de las mujeres en el área de transporte, incluyendo a las que ocupan puestos de toma de decisión, operación y mantenimiento del servicio.

### ÁREA DE CAMBIO 3: INVERSIÓN EN LA SEGURIDAD Y LA INFRAESTRUCTURA DE ESPACIOS PÚBLICOS CON PERSPECTIVA DE GÉNERO A NIVEL LOCAL

#### Resultado

Transporte público del AMM fortalecido para garantizar la movilidad segura de las mujeres y las niñas, basado en un sistema de planeación y gestión con enfoque de género.

#### Productos/servicios

**3.1** Plan de movilidad de transporte público con enfoque de género diseñado y puesto en marcha.

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

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

**3.4** Estrategia de inversión de fondos públicos en infraestructura y equipamiento urbano con perspectiva de género para el transporte público.

#### Actividades por producto/servicio

**3.1** Plan de movilidad de transporte público con enfoque de género diseñado y puesto en marcha.

**3.1.1** Diseñar e implementar un sistema de planeación y gestión del transporte público, así como un programa integral de movilidad con visión metropolitana y perspectiva de género e interseccionalidad, que fomente la convivencia equitativa, segura y ordenada de todas las modalidades de movilidad<sup>50</sup> y estimule el uso del transporte público.

**3.1.2** Impulsar prácticas innovadoras para garantizar el acceso seguro a las mujeres y niñas en la última milla, particularmente en las periferias de la zona metropolitana.

---

<sup>50</sup>. Peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, automovilistas y motociclistas.



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

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

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

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

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

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

### **3.4 Estrategia de inversión de fondos públicos en infraestructura y equipamiento urbano con perspectiva de género para el transporte público.**

**3.4.1** Monitorear y evaluar la inversión pública existente en infraestructura y tránsito del estado, e identificar áreas de oportunidad para financiar modalidades de transporte segura para mujeres y niñas.

**3.4.2** Desarrollar una propuesta de movilización de recursos para garantizar la seguridad de las mujeres en el transporte público.

## **ÁREA DE CAMBIO 4: CAMBIO CULTURAL**

### **Resultado**

Valores, normas, actitudes y comportamientos sociales, en particular de los hombres, favorables a la igualdad y a la no violencia sexual contra las mujeres y las niñas. La ciudadanía conoce los derechos humanos de las mujeres, así como el marco normativo y los mecanismos de atención a la VSCMNTP.

### **Productos/servicios**

**4.1** Procesos de sensibilización y reeducación, con énfasis en la población masculina, generados para promover la igualdad de género, la no violencia y el empoderamiento de las mujeres.

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

## Actividades por producto/servicio

### **4.1 Procesos de sensibilización y reeducación, con énfasis en la población masculina, generados para promover la igualdad de género, la no violencia y el empoderamiento de las mujeres.**

- 4.1.1** Informar y sensibilizar por distintos medios y con enfoque interseccional a hombres, niños, mujeres y niñas, en temas de igualdad de género, masculinidades no violentas, cultura de paz, empoderamiento de las mujeres, expresiones de violencia sexual, así como en lo relativo al marco legal sobre movilidad segura y los mecanismos para la prevención, atención y sanción de la VSCMNTP.
- 4.1.2** Diseñar y ejecutar programas de trabajo con población masculina, incluyendo a hombres agresores, que promuevan una cultura de igualdad, el rechazo de la violencia de género, en particular la violencia sexual contra las mujeres y las niñas y la construcción de masculinidades no violentas.
- 4.1.3** Con base en la participación de la sociedad civil y el gobierno, colaborar con el sector educativo para incorporar contenidos orientados a la prevención y atención de la violencia sexual contra las mujeres y las niñas.

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

- 4.2.1** Diseñar y emitir campañas en medios de comunicación (incluidas las redes sociales, los medios impresos y el transporte público) contra la violencia sexual en el transporte público, así como para involucrar a la población, especialmente a la masculina, en el repudio a dicha violencia y para que se solidaricen con las mujeres que la padecen. Se deben diseñar campañas específicas para prevenir la violencia ejercida contra grupos de mujeres más vulnerables como las jóvenes, migrantes, trabajadoras domésticas y mujeres que viven en zonas marginadas.
- 4.2.2** Capacitar y sensibilizar a periodistas y colaboradores de los medios de comunicación en materia de género, derechos humanos e interseccionalidad, para que reconozcan y eviten la reproducción de estereotipos, discriminación y formas de violencia de género contra las mujeres y las niñas.

### 3.2.4 Socios clave y arreglos de gestión y entrega

Esta propuesta de Programa tiene como objetivo incidir directamente en la mejora de las condiciones de vida de las mujeres y las niñas que habitan y transitan por el AMM, así como de la población en su conjunto, pues el Programa se orienta a garantizar el ejercicio del derecho de las mujeres y las niñas a la ciudad y a una vida libre de violencia, lo cual mejora la calidad de vida y fortalece la vida comunitaria.

El carácter multisectorial del Programa propuesto, hace indispensable la colaboración entre una multiplicidad de actores para implementar las diversas actividades contempladas como parte de la teoría del cambio. Su participación y compromiso es fundamental para la generación de las actividades, los servicios y productos y en el impulso de las transformaciones necesarias para alcanzar los resultados en cada una de las áreas de cambio propuestas.

En primer término, están los actores del gobierno estatal de Nuevo León y de los municipios de Monterrey, Cadereyta, Apodaca, Juárez y Guadalupe, quienes tienen la obligación legal de garantizar el derecho de las mujeres y las niñas a una vida libre de violencia mediante la provisión de servicios para la prevención, atención y sanción de la violencia que se ejerce en su contra en el transporte público del AMM.

Algunos servicios, como el relativo a la prestación de los servicios educativos o la regulación de los medios de comunicación, son brindados por el gobierno federal, por lo que ONU Mujeres, en coordinación con el gobierno local deberá promover y concertar acciones para que dichos servicios se brinden en los términos del Programa Ciudades Seguras. Así, cada uno de los servicios contemplados en el Programa debe tomar en cuenta el tipo de atribuciones que competen a los agentes de gobierno de los tres niveles (municipal, estatal y federal).

El principal responsable de impulsar el Programa es el Instituto Estatal de la Mujeres, dada su experiencia, sus atribuciones y su capacidad de acción en materia de violencia contra las mujeres. Por mandato de ley y por su rol normativo y articulador en el despliegue de las políticas públicas del gobierno local, en el marco del Sistema Estatal de Prevención, Atención, Sanción y Erradicación de la Violencia

contra las Mujeres, es un actor clave para visibilizar el problema, así como para atenderlo.

Igualmente importante es la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León y el CETyV. La primera es la entidad del gobierno estatal responsable de coordinar, evaluar y supervisar la ejecución de planes y programas para el desarrollo integral de transporte, así como de proponer medidas y acciones orientadas a una mejor estructuración y prestación del servicio público. El segundo es un mecanismo mediante el cual se tendrían que analizar y discutir los problemas relacionados con el servicio público de transporte y la vialidad, función en la cual convergen tanto representantes de diversos municipios como actores no institucionales, como por ejemplo centros de estudio y representantes de la iniciativa privada del ramo.

Otro actor estratégico para el Programa es la Secretaría de Seguridad Pública. Su compromiso resulta fundamental para garantizar la atención a las mujeres y niñas que enfrentan situaciones de violencia sexual en el transporte público mediante el desarrollo e implementación de protocolos específicos en el marco de una estrategia de seguridad y respuesta rápida ante eventos de violencia sexual en unidades de transporte público en todas sus modalidades, así como en estaciones, paradas y paraderos. La capacitación de quienes integran los cuerpos de seguridad en materia de género y derechos humanos desde un enfoque de no victimización es una pieza clave para que las mujeres y las niñas se sientan más seguras y acudan a las autoridades a pedir auxilio.

En términos del financiamiento, para llevar a cabo las actividades de este Programa desde un enfoque de co-responsabilidad multisectorial, se requiere contar con un presupuesto transversal con perspectiva de género, que permita orientar parte de los recursos federales que recibe la Entidad y los municipios en rubros vinculados al fortalecimiento de la transversalidad de género y la prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia, independientemente del presupuesto de los Institutos municipales y del Instituto Estatal de las Mujeres.

Asimismo, la iniciativa privada local es un socio clave para el financiamiento de las acciones y de la promoción coordinada de inversión social estratégica en todas las acciones que contempla el Programa. Existen iniciativas de inversión social que ya articulan a fundaciones corporativas, familiares y privadas en Monterrey, como la Fundación Comunitaria Comunitaria, que deben ser invitadas a participar en el Programa.

Dentro de este grupo, el empresariado del transporte, concesionado y no concesionado, desempeña un papel clave en la dotación de los servicios y productos considerados por el Programa, dado que es el encargado de entregarlos de manera directa a las beneficiarias. Es por ello que el Programa contempla la generación de estímulos para que este sector contribuya activamente en la transformación de la ciudad, específicamente mejorando la red de transporte en términos de infraestructura, cobertura, seguridad y accesibilidad (física y económica). En este sentido, quienes conducen los vehículos concesionados desempeñan un papel importante pues se encargan de brindar personalmente el servicio, por lo que es fundamental sensibilizarlos, capacitarlos, certificarlos y monitorear su desempeño.

Otro actor importante son los colectivos y las organizaciones de la sociedad civil, donde destacan las conformadas por mujeres feministas y los que promueven el trabajo con hombres y las nuevas masculinidades, así como las organizaciones comunitarias, vecinales y de usuarios y usuarias de transporte público, que han incidido en la mejora de sus servicios de transporte locales, y que defienden el derecho a la ciudad y a la movilidad segura y sustentable. En este contexto, cabe mencionar que ya existe un “grupo impulsor” para erradicar la violencia sexual contra las mujeres en la ciudad, el cual será un aliado en la coordinación de acciones entre colectivos y organizaciones y para establecer canales de interlocución con el gobierno y la iniciativa privada. El sector de la sociedad civil organizada tiene la posibilidad de promover la generación de conocimiento, el debate público en torno a este problema, así como de orientar, monitorear y evaluar las medidas de política pública que se dirigen para combatirlo.

Por lo anterior, es necesario fortalecer la capacitación en materia de género y las capacidades de gestión, planeación e incidencia de la sociedad civil organizada de Monterrey, por

lo que las instituciones fortalecedoras locales, que tienen una larga trayectoria en la ciudad, son también un subgrupo importante de este sector que se debe considerar.

Otro actor que tiene un aporte estratégico para la entrega eficaz de los servicios y productos del Programa son las y los especialistas y académicas, quienes han contribuido al conocimiento de las causas estructurales y las consecuencias que tiene la violencia de género. Este sector necesita contar con recursos para hacer más investigaciones que ayuden a profundizar en la comprensión del problema en los distintos territorios y a generar datos confiables y accesibles sobre las dinámicas y dimensiones del problema en el AMM, así como para monitorear y evaluar los resultados del Programa.

Además de los actores antes mencionados, están los medios de comunicación masiva, que resultan fundamentales para alcanzar el cambio cultural al que aspira este Programa: modificar los roles y estereotipos de género que impiden el ejercicio, por parte de las mujeres y las niñas, de sus derechos, y que frecuentemente fomentan la discriminación y la violencia en su contra. Al respecto, la legislación nacional establece que la regulación de los medios de comunicación masiva de carácter impreso y electrónico es atribución federal, por lo que el gobierno de Nuevo León, con el apoyo del Instituto Nacional de las Mujeres, instancias de sociedad civil organizada y agencias internacionales para el desarrollo, deberá promover ante la Secretaría de Gobernación, que se mejore la mejor regulación, el monitoreo y la transformación de los contenidos en los medios de comunicación, con el fin de que se promueva la igualdad, la no discriminación y la no violencia en contra de las mujeres.

Aunado a la necesaria participación de una multiplicidad de actores, resulta indispensable que la implementación del Programa se realice desde un enfoque interseccional, tomando en cuenta las condiciones, circunstancias o rasgos identitarios que impliquen una mayor vulnerabilidad ante la violencia sexual en el transporte público. Tanto el Diagnóstico como el Programa reflejan la importancia de visibilizar las diferentes realidades que atraviesan las mujeres y las niñas del AMM así como de traducir dichas necesidades y preocupaciones en acciones de política pública eficientes.

La participación de agencias internacionales para el desarrollo resultará clave para brindar asistencia técnica para la generación de estrategias y mecanismos de acción transversal del Programa que permitan alcanzar los resultados esperados. Es importante destacar que actualmente trabajan con el gobierno de Nuevo León varias agencias del sistema de Naciones Unidas, así como agencias de desarrollo de países como Estados Unidos y Canadá. Con su apoyo, el gobierno local se ha fortalecido para atender de mejor manera a grupos en alguna condición de exclusión social, como las y los jóvenes y la niñez, para enfrentar de mejor manera problemas como la inseguridad y violencia, así como para promover modelos de desarrollo y movilidad urbana incluyentes e integrales.

De manera particular destaca el papel de ONU Mujeres, pues el Programa Ciudades Seguras es una iniciativa emblema de esta agencia que, desde noviembre de 2010, se ha instrumentado en distintas ciudades del mundo, de donde se han obtenido experiencias valiosas que han permitido identificar áreas de oportunidad y obstáculos para la implementación de políticas públicas orientadas a eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos.

Finalmente, se recomienda diseñar un mecanismo central que dé seguimiento y evalúe los resultados del Programa, con el fin de verificar que se cumplan las metas a mediano y largo plazos.



Fotografía: Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León

# 4

## ANEXO

GUÍA DE OBSERVACIÓN  
DEL TRANSPORTE PÚBLICO /  
ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY





# ANEXO

## GUÍA DE OBSERVACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO / ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY<sup>51</sup>

Fecha: \_\_\_\_\_ Hora de inicio: \_\_\_\_\_ Hora de finalización: \_\_\_\_\_

Tipo(s) de transporte: \_\_\_\_\_ Recorrido realizado por: \_\_\_\_\_

### A. Distribución del transporte público en el territorio

Para que un transporte público sea efectivo debe cubrir las necesidades cotidianas y aportar ventajas respecto al uso del vehículo privado. Para ello, la distribución en el territorio, los recorridos, los horarios y las frecuencias de los transportes públicos se deben estudiar y programar en relación con las personas usuarias. Se observará:

- Rutas de transporte público que pasan por el área de observación, horario de las rutas y frecuencia.
- La existencia de alternativas de recorridos para cubrir las necesidades de movilidad cotidiana.
- La existencia de conexiones entre líneas urbanas e interurbanas y de tarifas integradas para los viajes cotidianos.

### B. Accesibilidad y seguridad

Se observará en particular:

- Las condiciones de accesibilidad a las diferentes modalidades de transporte: condiciones físicas de las banquetas, aglomeración de personas en el recorrido de acceso al medio de transporte, iluminación del área, señalización de las rutas, horarios, vallas divisorias para mujeres y menores en relación con el resto del público.
- Presencia o no de mensajes visibles con contenido preventivo alusivo a la violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas en el transporte público.
- Información visible referida a cómo establecer una denuncia por actos de violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas.
- La colocación de plataformas o extensiones especiales para acceder a los autobuses u otras modalidades de transporte.
- Las modalidades de transporte público existentes que proveen con mayor seguridad durante el acceso.
- La presencia de agentes de la seguridad pública supervisando el área.

<sup>51</sup> La guía de observación incluye aspectos de la metodología de DUG. Véase: <https://issuu.com/punt6/docs/mujerestrabajando>



### C. Accesibilidad, viabilidad y situación de las paradas

Las paradas de transporte público tienen que ser seguras y agradables. La ubicación de muchas de ellas en entornos alejados, de difícil acceso o con falta de mantenimiento provoca que no sean utilizadas en determinados horarios o que se usen con una alta percepción de inseguridad. Se observará:

- Si hay señalizaciones adecuadas de las paradas o estaciones, si estas se encuentran techadas o en condiciones para proteger a los y las usuarias contra las inclemencias del tiempo.
- La disposición de áreas de espera con iluminación.
- Acceso visible a alguna fuente de información: pantallas, teléfono público.
- Disponibilidad de sistema de alarma en caso de problemas o de alguna incidencia de violencia.
- Las variaciones en la densidad del flujo de usuarios(as) que acceden a las paradas en diferentes horarios.
- Tiempo de espera.
- Presencia o no de mensajes visibles con contenido preventivo alusivo a la violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas en el transporte público.
- Información visible referida a cómo establecer una denuncia por actos de violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas (número telefónico, locales de atención, correo electrónico, página web).
- Presencia de agentes de la seguridad pública supervisando las paradas.

### D. Condiciones de seguridad dentro de las diferentes modalidades de transporte público. Se observará:

- Condiciones físicas de los medios de movilidad (disponibilidad de asientos, utilización del espacio por hombres y mujeres, grado de aglomeración).
- Participación y/o reacción del conductor ante conflictos o cualquier incidente de violencia.
- Presencia o no de mensajes visibles con contenido preventivo alusivo a la violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas en el transporte público.
- Información visible referida a cómo establecer una denuncia por actos de violencia y/o acoso sexual contra mujeres y niñas (número telefónico, locales de atención, correo electrónico, página web).

### E. Situaciones y/o condiciones de riesgo visible para la ocurrencia de incidentes de violencia y acoso sexual contra mujeres y niñas. Se observará:

- Presencia o no de alternativas de prevención para facilitar el acceso y uso seguro por parte de mujeres y niñas de las diferentes modalidades de transporte público (delimitación de áreas de espera para mujeres y niñas, vagones de Metrorey de acceso limitado para mujeres y niñas, vallas que delimiten áreas específicas de espera y en el acceso de mujeres y niñas al transporte público, ocurrencia de violaciones de la normatividad vigente en el uso del transporte público).
- Disponibilidad de opciones de movilidad en los horarios de mayor demanda.
- Implementación de medidas de seguridad en horarios nocturnos.
- Regreso de mujeres (estudiantes, jóvenes, etc.) a sus áreas de residencia sin compañía.
- Aglomeración y/o dispersión de las rutas de conexión.
- Participación de agentes de seguridad pública ante situaciones de riesgo.

# BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea General de las Naciones Unidas (2018). Intensificación de los esfuerzos para prevenir y eliminar todas las formas de violencia contra las mujeres y las niñas: el acoso sexual, 14 de noviembre. Resolución A/C.3/73/L.17/Rev.1. Disponible en: <http://undocs.org/es/A/C.3/73/L.21/REV.1>
- Carrancá Palomo, Humberto (2017). *Diagnóstico, análisis y propuestas sobre el transporte público del Área Monterrey*, Tesis presentada para la obtención del grado de Máster Universitario en Gestión y Valoración Urbana. Universidad Politécnica de Cataluña, Departamento de Construcciones Arquitectónicas I, CAI. Av. Diagonal 649. 4ª planta. 08028. Barcelona. España. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA\\_TESIS\\_MASTER.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf)
- CONAVIM (2017). Informe de la implementación de las medidas y propuestas de la declaratoria de alerta de violencia de género contra las mujeres para los municipios de Apodaca, Cadereyta Jiménez, Guadalupe, Juárez y Monterrey del Estado de Nuevo León. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/325621/Informe\\_anual\\_Declaratoria\\_AVGM\\_NL.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/325621/Informe_anual_Declaratoria_AVGM_NL.pdf)
- CNDH (2016). *Movilidad, vivienda y derechos humanos*, Comisión Nacional de Derechos Humanos, México.
- Dinamia (2013). Encuesta sobre transporte Zona Metropolitana de Monterrey, Nuevo León. Disponible en: [https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2014/04/Reporte-transporte-en-Monterrey\\_VF\\_conf-prensa.pdf](https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2014/04/Reporte-transporte-en-Monterrey_VF_conf-prensa.pdf)
- El Poder del Consumidor, A.C. (2016). “Inversión en infraestructura destinada al automóvil vs. Inversión en transporte público y movilidad no motorizada”. Disponible en: [https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/08/Vialidad\\_final\\_030816.pdf](https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2016/08/Vialidad_final_030816.pdf)
- Falú, Ana (2018). *Buenas prácticas para prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos. Programa global ciudades y espacios públicos seguros para las Mujeres y las niñas*, ONU Mujeres, México.
- Falú, Ana. 2014. “El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias”, *Revista Vivienda y Ciudad*, Volumen 1, diciembre. Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/RevViyCi/article/download/9538/10864>
- Gobierno del Estado de Nuevo León (2018). “Alerta de violencia de género”, *Revista Avances*. Disponible en: <http://www.nl.gob.mx/series/revista-avances-alerta-de-violencia-de-genero>
- (2009). *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*, Red Mujer y Hábitat de América Latina Ediciones Sur, Santiago de Chile. Disponible en: [http://americatatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro\\_mujeres\\_en\\_la\\_ciudad.pdf](http://americatatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf)
- (ed.) (2002). *Ciudades para varones y mujeres. Herramientas para la acción*, CISCESA, UNIFEM, Red Mujer y Hábitat de América Latina, Córdoba, Argentina.
- INEGI/UNIFEM (s/f). *Las mujeres en Nuevo León. Estadísticas sobre desigualdad de género y violencia contra las mujeres*, México.
- Jasso López (2013). “Percepción de inseguridad en México”, *Revista Mexicana de Opinión Pública*, Volumen 15, Julio–Diciembre. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1870730013723196>
- OMS (2016). *Ethical and safety recommendations for intervention research on violence against women*. Disponible en: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/251759/9789241510189-eng.pdf;jsessionid=74899135B74F6DBDB2F397E559F86062?sequence=1>
- ONU-Hábitat (2018). “Cruzar Monterrey en transporte público toma el doble de tiempo que en automóvil”. Disponible en: <http://onuhabitat.org.mx/index.php/toma-6-horas-cruzar-monterrey-en-transporte-publico>
- (2010). *Bogotá sin violencia de género hacia las mujeres: Un desafío posible. Retos de las políticas de seguridad ciudadana y convivencia desde un enfoque de género*, Bogotá, Colombia. Disponible en: <http://www.asocapitales.co/documentos/167.pdf>
- ONU Mujeres (2017). *Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. Informe de resultados globales*. Disponible en: <http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2017/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report-es.pdf?la=es&vs=47>
- ONU Mujeres (2011). *Guía para elaborar estudios diagnósticos preliminares del Programa Ciudades Seguras*. Preparado por Dr. Sohail Husain, Director, Analytica Consulting.
- ONU MUJERES (2011). *Guía para Desarrollar un Diseño de Programa de ONU Mujeres Programa Global: Ciudades y Espacios Seguros para Mujeres y Niñas*. Elaborado por Dr. Sohail Husain, Director, Analytica Consulting, en consulta con Laura Capobianco y Anastasia Posadskaya Vanderbeck, ONU Mujeres Programa Global.

- ONU Mujeres (2011). *Safe Cities Free of Violence against Women and Girls Global Programme. Glossary and definitions of key terms*. Disponible en: [http://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/safe\\_cities\\_glossary\\_2011.pdf](http://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/safe_cities_glossary_2011.pdf)
- Patño Dié, María (1998). *Los espacios del Miedo. Espacios físicos y simbólicos. Estudio de caso: Lavapiés (Madrid)*, Institut Interuniversitari d'Estudis de Dones i Gènere. Disponible en: <https://studylib.es/doc/6700875/los-espacios-del-miedo-espacios-f%C3%ADsicos-y-simb%C3%B3licos>
- PNUD (2015). *Índice de Desarrollo Humano para las entidades federativas, México 2015*, PNUD, México.
- Rainero, L., Maite R. y Soledad P. (2006). *Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva de género*, CISCESA Red Mujer y Hábitat, UN-Trust Fund, Córdoba. Disponible en: [http://www.redmujer.org.ar/pdf/publicaciones/art\\_17.pdf](http://www.redmujer.org.ar/pdf/publicaciones/art_17.pdf)
- Román Rivas, Marta (2009). "Recuperar la confianza, recuperar la ciudad", en Ana Falú (ed.), *Mujeres en la ciudad. De violencias y derechos*, Ediciones SUR, Santiago de Chile, pp. 137-144. Disponible en: [http://ameralatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro\\_mujeres\\_en\\_la\\_ciudad.pdf](http://ameralatinagenera.org/newsite/images/cdr-documents/publicaciones/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf)
- SEDATU (2018). "La SEDATU y las autoridades del municipio de Monterrey, realizaron un recorrido para constatar los trabajos que se realizan en materia de mejoramiento del entorno urbano". Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/nota-informativa-no-001-18>
- Trujillo, M. (2011). *Medellín Ciudad Segura para las Mujeres y Mujeres Seguras para la Ciudad. Estrategia de Seguridad Pública para las Mujeres de Medellín*, Secretaría de las Mujeres/Acadia de Medellín, Medellín, Colombia. Disponible en: <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcontent/Sites/Subportal%20de%20Ciudadano/Equidad%20de%20G%C3%A9nero/Secciones/Informes/Documentos/2010/Estrategia%20Seguridad%20definitiva.pdf>
- Turner, B. en Zermeño y Plácido (2009). *La discriminación y Violencia contra las mujeres en el Transporte Público*, CONAPRED, México. Disponible en: <http://epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/01/Violencia-contra-las-mujeres-en-el-transporte-p-blico.pdf>
- UNODC (2017). "Nuevo León publica el Programa Estatal para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las mujeres elaborado con la asistencia técnica de UNODC". Disponible en: <https://www.unodc.org/mexicoandcentralamerica/es/webstories/2017/nuevo-len-gnero-y-justicia.html>, la publicación del programa puede consultarse en el siguiente link [http://sgi.nl.gob.mx/Transparencia\\_2015/Archivos/AC\\_0001\\_0007\\_00165469\\_000001.pdf](http://sgi.nl.gob.mx/Transparencia_2015/Archivos/AC_0001_0007_00165469_000001.pdf)
- USAID (2018). "Prevención de la violencia y la delincuencia". Disponible en: <https://www.usaid.gov/es/mexico/prevencion>
- Villaseñor-Farías y Castañeda-Torres (2002). "Masculinidad, sexualidad, poder y violencia: análisis de significados en adolescentes". Disponible en: <https://www.scielosp.org/article/spm/2003.v45suppl1/S44-S57/es/>

## Legisgrafía

### Legislación a nivel nacional

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el D.O.F. el 5 de febrero de 1917, última reforma publicada el 15 de septiembre de 2017.
- Convención de los Derechos del Niño, aprobada el 25 de noviembre de 1989, publicada en el D.O.F. el 25 de enero de 1991.

### Relación de legislación de Nuevo León

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, publicada en el P.O.E. el 16 de diciembre de 1917, última reforma publicada el 1 de junio de 2018.
- Ley de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, publicado en el P.O.E. el 24 de diciembre de 2003, última reforma publicada el 24 de diciembre de 2010.
- Código Penal para el Estado de Nuevo León, publicado en el P.O.E. el 26 de marzo de 1990, última reforma publicado el 21 de mayo de 2018.
- Reglamento Interior de la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, publicado en el P.O.E. el 12 de octubre de 2004, última reforma publicada el 19 de agosto de 2013.
- Ley para el Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, publicado en el P.O.E. el 9 de septiembre de 2009, última reforma publicado el 6 de diciembre de 2017.
- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, publicada en el P.O.E. el 20 de septiembre de 2007, última reforma publicada el 8 de enero de 2018.

### Municipio de Monterrey

Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 27 de febrero de 2016, última reforma publicada el 24 de enero de 2018.

Reglamento de Policía y Buen Gobierno del Municipio de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 14 de julio de 2000, última reforma publicada el 27 de febrero de 2016.

Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 23 de diciembre de 2016, última reforma publicada el 7 de agosto de 2017.

Reglamento Interior de Seguridad Pública y Vialidad de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 6 de noviembre de 2013, última reforma publicada el 30 de junio de 2017.

Reglamento del Instituto Municipal de las Mujeres Regias, publicado en el P.O.E. el 1 de marzo de 2010, última reforma publicada el 20 de septiembre de 2010.

Reglamento Orgánico del Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 18 de febrero de 2013, última reforma publicada el 27 de febrero de 2016.

Reglamento de Limpia del Municipio de Monterrey, publicado en el P.O.E. el 5 de agosto de 1996, última reforma publicada el 7 de julio de 2017.

### Municipio de Guadalupe

Reglamento de Gobierno Municipal del Ayuntamiento de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 2 de marzo de 2016, última reforma publicada el 3 de julio de 2017.

Reglamento de Policía y Buen Gobierno de Ciudad Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 15 de noviembre de 1995, última reforma publicada el 12 de abril de 2017.

Reglamento del Instituto Municipal de la Mujer de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 29 de diciembre de 2006, última reforma publicada el 4 de octubre de 2017.

Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 21 de octubre de 2016, última reforma publicada el 3 de julio de 2017.

Reglamento del Instituto Municipal de Planeación Integral de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 10 de febrero de 2016.

Reglamento de Limpia del Municipio de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 5 de junio de 2017.

Reglamento de Gobierno Interior del Republicano Ayuntamiento de Guadalupe, publicado en el P.O.E. el 20 de mayo de 2016.

### Municipio de Juárez

Reglamento Orgánico para el Ejercicio de la Administración Municipal de Juárez, publicado en el P.O.E. el 30 de noviembre de 2015, última reforma publicada el 28 de julio de 2017.

Reglamento de Policía y Buen Gobierno del Municipio de Juárez, publicado en el P.O.E. el 18 de agosto de 2008, última reforma publicada el 18 de marzo de 2016.

Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Juárez, publicado en el P.O.E. el 12 de diciembre de 2016, última reforma publicada el 5 de julio de 2017.

Reglamento de Limpia del Municipio de Juárez, publicado en el P.O.E. el 31 de mayo de 2013, última reforma publicada el 3 de marzo de 2014.

### Municipio de Apodaca

Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Apodaca, publicado en el P.O.E. el 29 de enero de 2016, última reforma publicada el 18 de diciembre de 2017.

Reglamento de Policía y Buen Gobierno del Municipio de Apodaca, publicado en el P.O.E. el 13 de septiembre de 2004, última reforma publicada el 28 de septiembre de 2009.

Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Apodaca, publicado en el P.O.E. el 11 de noviembre de 2016, última reforma publicada el 23 de agosto de 2017.

Reglamento para el Gobierno Interior del Republicano Ayuntamiento de Apodaca, publicado en el P.O.E. el 30 de octubre de 2015.

Reglamento Interior del Instituto Municipal de la Mujer, publicado en el P.O.E. el 26 de octubre de 2007.

Reglamento del Servicio de Limpia del Municipio de Apodaca, publicado en el P.O.E. el 21 de febrero de 2011, última reforma publicada el 18 de junio de 2014.

## Municipio de Cadereyta

Reglamento Orgánico del gobierno de Cadereyta, publicado en el P.O.E. el 21 de noviembre de 2016.

Reglamento de Policía y Buen Gobierno del Municipio de Cadereyta, publicado en el P.O.E. el 12 de junio de 1998.

Reglamento de Tránsito y Vialidad de Ciudad Cadereyta Jiménez, publicado en el P.O.E. el 21 de julio de 2017.

Reglamento del Servicio de Limpia Municipal de Cadereyta Jiménez, publicado el 21 de julio de 1995.

# SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AMM	Área metropolitana de Monterrey	IDH	Índice de Desarrollo Humano
AVGM	Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres	INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
BID	Banco Interamericano de Desarrollo	ITDP	Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo
CADHAC	Ciudadanos en Apoyo a los Derechos Humanos, A.C.	LAMVLVNL	Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de Nuevo León
CEDAW	Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer	LTMSNL	Ley y el Reglamento de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León
CETyV	Consejo Estatal de Transporte y Vialidad	ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
CNDH	Comisión Nacional de Derechos Humanos	OSC	Organizaciones de la Sociedad Civil
CONAPO	Consejo Nacional de Población	PIB	Producto interno bruto
CONAVIM	Comisión Nacional para Prevenir y Eliminar la Violencia contra las Mujeres	RIMMR	Reglamento del Instituto Municipal de las Mujeres Regias
CPI	Índice de las Ciudades Prósperas	ROAPM	Reglamentos orgánicos de la administración pública municipal
CPNL	Código Penal de Nuevo León	RPyBGM	Reglamentos de Policía y Buen Gobierno de los Municipios
CROC	Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos	SEDATU	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
CTM	Confederación de Trabajadores de México	SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
DUG	Diagnóstico Urbano con Perspectiva de Género	UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
ENVIPE	Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública	USAID	Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional
IDG	Índice de Desarrollo relativo al Género	VSCMNTP	Violencia sexual contra las mujeres y las niñas en el transporte público







**ONU MUJERES ES LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS DEDICADA A PROMOVER LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EL EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES. COMO DEFENSORA MUNDIAL DE MUJERES Y NIÑAS, ONU MUJERES FUE ESTABLECIDA PARA ACELERAR EL PROGRESO QUE CONLLEVARÁ A MEJORAR LAS CONDICIONES DE VIDA DE LAS MUJERES Y PARA RESPONDER A LAS NECESIDADES QUE ENFRENTAN EN EL MUNDO.**

ONU Mujeres apoya a los Estados Miembros de las Naciones Unidas en el establecimiento de normas internacionales para lograr la igualdad de género y trabaja con los gobiernos y la sociedad civil en la creación de leyes, políticas, programas y servicios necesarios para implementar dichas normas. También respalda la participación igualitaria de las mujeres en todos los aspectos de la vida, enfocándose en cinco áreas prioritarias: el incremento del liderazgo y de la participación de las mujeres; la eliminación de la violencia contra las mujeres; la participación de las mujeres en todos los procesos de paz y seguridad; el aumento del empoderamiento económico de las mujeres; y la incorporación de la igualdad de género como elemento central de la planificación del desarrollo y del presupuesto nacional. ONU Mujeres también coordina y promueve el trabajo del sistema de las Naciones Unidas para alcanzar la igualdad de género.



**Por un planeta 50-50 en 2030  
Demos el paso por la igualdad de género**

[www.unwomen.org](http://www.unwomen.org)

[www.lac.unwomen.org](http://www.lac.unwomen.org)

[www.mexico.unwomen.org](http://www.mexico.unwomen.org)

 [@ONUMujeres/@ONUMujeresMX](https://twitter.com/ONUMujeres)

 [onumujeresmx](https://www.facebook.com/onumujeresmx)