

Programa para Prevenir, Atender y Sancionar la Violencia contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo en los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez

INFORME FINAL



SEGOB
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

CONAVIM

COMISIÓN NACIONAL PARA PREVENIR Y ERRADICAR
LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES


SAN LUIS POTOSÍ
PROSPEREMOS JUNTOS
Gobierno del Estado 2015-2021

**SLP**
PROSPEREMOS JUNTOS
Gobierno del Estado 2015-2021

SECRETARÍA
DE SEGURIDAD
PÚBLICA

CONTENIDO

Antecedentes	3
Justificación.....	14
Aproximaciones al marco teórico conceptual sobre la violencia hacia las mujeres.....	16
Objetivos.....	24
Estrategias	25
La violencia contra las mujeres en el estado de San Luis Potosí.....	28
I.- Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.	33
I.I San Luis Potosí, S.L.P.....	42
I.II Soledad de Graciano Sánchez, S.L.P.	45
II.- Capacitación a operadores.....	57
III.- Protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo.....	61
IV.- Campaña de prevención de acosos sexual en el transporte público colectivo.	70
V.- Capacitación a policías integrantes de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.....	79
Anexos	0
1.- instrumento de recolección de información para los diagnósticos	0
2.- Carta descriptiva de las capacitaciones a operadores del transporte publico	4
3.- Carta descriptiva a policías	6
4.- cartografía.....	8

La elaboración del presente documento estuvo a cargo de: Ánimos Novandi A.C.; México, 2019.

Responsable:
Adelina Lobo Guerrero Serrano

Colaboradores:
Víctor Salvador Fernández Esquivel.
Jorge Álvaro Colunga López.
Judith Hernández Robledo.
Danika Elide Gómez Cerda.
Keyla Alexandra Lobo Guerrero Moreno.

Portada: Marelli Padilla Galicia.

Este programa fue financiado con recursos de la Comisión Nacional para prevenir y erradicar la violencia contra las mujeres (CONAVIM) 2019

ANTECEDENTES

Mundialmente, la violencia de género es uno de los problemas más alarmantes que viven las mujeres y las niñas. En 2012 UNODC¹ afirmó que al menos 43,000 mujeres fueron asesinadas en el mundo en manos de su compañero sentimental o algún miembro de su familia². Para 2017, según el informe *Global Study on Homicide. Gender-related killing of women and girls* de UNODC³, fueron asesinadas un total de 87,000 mujeres en el mundo, donde el 58% de asesinatos fueron perpetrados por sus parejas sentimentales o algún miembro de su familia, es decir alrededor de 50,000 mujeres y niñas. África ocupa el primer lugar donde más mujeres mueren al año (3.1 por 100,000 mujeres) en manos de algún miembro de su familia o pareja; luego sigue América (1.6 por 100,000 mujeres), Oceanía (1.3 por 100,000), Asia (0.9 por 100,000) y finalmente Europa, siendo este continente con el porcentaje más bajo (0.7 por 100,000).

Para México, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha dictado sentencias en materia de violación de Derechos Humanos de las mujeres, emitiendo una serie de recomendaciones que el Estado está obligado a cumplir entre ellas la reparación del daño, reparación simbólica, creación y estandarización de protocolos para la investigación de muertes violentas de mujeres, adecuación de la normatividad para la prevención y erradicación de la violencia contra las mujeres, y demás recomendaciones; el referente es la sentencia del “Caso González y otras vs. México (Campo Algodonero)” en 2009 y en relación a tortura sexual recientemente se emitió la resolución al caso “Mujeres víctimas de tortura sexual en Atenco”, entre otras.

Para el caso específico de la región noroeste de México existen dos Estados con Declaratoria de Alerta de Violencia de Género en Contra de las Mujeres (DAVGM): Nuevo León y San Luis Potosí. Según el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública en México⁴, se reportaron 7 casos de feminicidio en 2015 en el Estado de San Luis Potosí. Para el 2018 los casos reportados aumentaron a 27, lo cual muestra que el aumento durante estos tres años fue de un 285.71%. Al estimar la tendencia de los próximos dos años, para 2019 habrá 32.5 casos de feminicidio y para el 2020 serán 39.5. De hecho, de los cien municipios con DAVGM, San Luis Potosí se encuentra en décimo lugar con mayor número de víctimas de feminicidio. De igual forma se contabilizaron 27 homicidios dolosos de mujeres en 2018 dando un total de 54 muertes violentas de mujeres en el Estado⁵.

En San Luis Potosí de acuerdo con la ENDIREH⁶ el 66% de las mujeres mayores de 15 años han sido víctimas de violencia de las cuales el 41.3% han sido víctimas de violencia sexual, el 43.9% han sido víctimas de

¹ United Nations Office on Drugs and Crime

² UN News, “Violence against women and girls ‘shames every society,’ UN anti-crime chief warns”, UN News, https://news.un.org/en/story/2015/05/499202-violence-against-women-and-girls-shames-every-society-un-anti-crime-chief-warns#_VVzqK_IVhHy

³ United Nations Office on Drugs and Crime, “Global Study on Homicide. Gender-related killing of women and girls”, en UNODC (2018).

⁴ Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Datos sobre la incidencia delictiva y llamadas de emergencia 911.

⁵ Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Datos sobre la incidencia delictiva

⁶ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, “Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las relaciones en los Hogares”, en INEGI (2016).

violencia en la pareja el 78.6% no presentó una denuncia, por considerarlo algo sin importancia, o por miedo a las consecuencias, lo cual nos habla por un lado del arraigo del heteropatriarcado y por el otro, de la desconfianza en las instituciones encargadas de impartición de justicia.

A la fecha, se han declarado trece alertas de violencia de género en el país, se han negado solicitudes en siete estados y nueve procedimientos se encuentran en trámite. Esto advierte, por una parte, el incremento de la violencia feminicida, y por otra los esfuerzos de los distintos niveles de gobierno para dar una respuesta. El estado de San Luis Potosí cuenta con DAVGM desde 2017, la cual se emitió en los municipios de Ciudad Valles, Matehuala, San Luis Potosí, Soledad de Graciano Sánchez, Tamuín y Tamazunchale, como resultado del Informe especial sobre la situación del respeto de los derechos humanos de las mujeres, en el caso de feminicidios en el Estado de San Luis Potosí. elaborado por la Comisión Estatal de Derechos Humanos, a causa del incremento exponencial que desde 2011 se ha presentado. Durante el 2018 se registraron 54 muertes violentas de mujeres, de las cuales 27 fueron catalogadas como feminicidio con una tasa de 1.66 por 100,000 mujeres habitantes y 27 como homicidio doloso. Con esto, San Luis Potosí cuenta con tres posiciones en el listado de los 100 municipios con más feminicidios, teniendo a San Luis Potosí en el 10° lugar, Rioverde en el 47° y Soledad de Graciano Sánchez en el 73°.

De igual forma, la desaparición de mujeres es un delito que va en incremento, relacionado con la trata de personas. En 2017 se reportaron 272 desapariciones de mujeres, aumentando en un 34% para el 2018, donde se reportaron 365, es decir una mujer desaparecida al día. Para el 2019 el 17% de las mujeres desaparecidas no han sido localizadas. Por esto, es necesario reforzar los protocolos de alerta Amber⁸ y protocolo Alba⁹.

Para la región noreste¹⁰, del total de mujeres que ingresaron a un centro de salud por lesiones físicas (25,213 casos reportados), 11,633 mujeres fueron agredidas por un hombre, lo cual representa un 46% del total de los casos registrados en la región y un 14% en comparación con el resto del país. De manera que San Luis Potosí se posiciona en el segundo lugar respecto al resto de los estados, siendo la violencia física la principal causa por la cual las mujeres fueron ingresadas a un hospital, lo que representa el 283.51 por tasa de 100,000 mujeres habitantes. Del mismo modo, el 24% de este registro la principal causa fue por violencia familiar, siendo el segundo estado a nivel nacional con mayor incidencia, es decir 268.5 por cada 100,000 mujeres habitantes¹¹. Del total de mujeres víctimas de lesiones físicas, se registró que algunas de ellas también sufrieron violencia

⁷ Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Informe 2018

⁸ Alerta Amber es el protocolo que se utiliza cuando menores de 18 años son reportados como desaparecidos ante la Fiscalía General del Estado.

⁹ es el protocolo de búsqueda de mujeres desaparecidas una vez que se presenta la denuncia ante la Fiscalía General del Estado

¹⁰ Conformada por Nuevo León, San Luis Potosí, Durango, Tamaulipas y Coahuila de Zaragoza.

¹¹ Secretaría de Salud Pública, "La Dirección General de Información en Salud" (2018).

sexual, siendo el 4% de las atenciones médicas por esta causa¹²; solamente, en 2018 se iniciaron 527 carpetas de investigación por el delito de violación, representando un aumento del 182% respecto al 2015, ubicando a San Luis Potosí como el cuarto estado del país con mayor incidencia.

Alerta de género

Dentro de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia¹³, la Alerta de Violencia de Género¹⁴, se encuentra regulada en el Título Segundo que está dedicado a las “modalidades de la violencia”. Esto es, a “las formas, manifestaciones o los ámbitos de ocurrencia en que se presenta la violencia contra las mujeres” (artículo 5, fracción V). La Alerta de Violencia de Género específicamente se encuentra en el Capítulo V, titulado “de la violencia feminicida y de la alerta de violencia de género contra las mujeres”.

De acuerdo con la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Alerta de Violencia de Género es “el conjunto de acciones gubernamentales de emergencia para enfrentar y erradicar la violencia feminicida en un territorio determinado, ya sea ejercida por individuos o por la propia comunidad” (Artículo 22). La propia Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia define la violencia feminicida como:

La forma extrema de violencia de género contra las mujeres, producto de la violación de sus derechos humanos, en los ámbitos público y privado, conformada por el conjunto de conductas misóginas que pueden conllevar impunidad social y del Estado y puede culminar en homicidio y otras formas de muerte violenta de mujeres (Artículo 21).

A su vez, el artículo 24 de la Ley establece que la declaratoria de la Alerta de Violencia de Género también se emitirá cuando “los delitos del orden común contra la vida, la libertad, la integridad y la seguridad de las mujeres, perturben la paz social en un territorio determinado y la sociedad así lo reclame” (fracción I) o cuando “exista un agravio comparado que impida el ejercicio pleno de los derechos humanos de las mujeres” (fracción II). La Alerta de Violencia de Género implica una acción gubernamental de emergencia que solvete las consecuencias de la omisión sistemática del Estado que se manifiesta en violencia feminicida o agravios comparados, por lo que la obtención de resultados implica necesariamente que el Estado sea capaz de convertir su omisión en atención efectiva. Para que esto ocurra, se requieren mecanismos que garanticen una efectiva coordinación interinstitucional y acciones encaminadas al fortalecimiento de las capacidades institucionales.

¹² Secretaría de Salud Pública, “La Dirección General de Información en Salud” (2018).

¹³ Poder Ejecutivo Federal (2007), Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de febrero. Última reforma publicada el 17 de diciembre de 2015.

¹⁴ Poder Ejecutivo Federal (2008), Reglamento de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de marzo. Última reforma publicada el 14 de marzo de 2014

Bajo este precepto, el Estado Mexicano se ve obligado a adecuar su marco jurídico nacional, para la garantía de los derechos humanos de mujeres y niñas del país, procurando la igualdad, dignificación, la no violencia y una cultura de perspectiva de género y respeto a las mujeres.

El legislativo mexicano desde la década anterior comenzó a legislar a favor de las mujeres, realizando también reformas a diversos artículos de la Constitución Mexicana dando cumplimiento a las recomendaciones dadas por la Corte Interamericana de Derechos Humanos.

En este tenor, en México se reforman y robustecen los artículos 1º, 2º y 4º de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, el primero le es adicionado a la estructura de su texto constitucional, para quedar de la siguiente manera en su primer párrafo “En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece”.

Si bien esta adición al artículo primero constitucional, amplía la gama de derechos humanos fundamentales, el mecanismo que es adicionado a continuación en el párrafo segundo y tercero dan la certeza jurídica y la garantía de seguridad, para que cualquier norma aplicada por cualquier autoridad, independiente de su ámbito de competencia, preserve y haga valer los derechos humanos de toda persona en el territorio nacional quedando de la siguiente manera: “Las normas relativas a los Derechos Humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los Tratados Internacionales de la materia, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia...”

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Derivado de estas disposiciones en el texto constitucional, se inicia en el legislativo mexicano, una serie de modificaciones y adecuaciones a distintos ordenamientos, dando énfasis a los protocolos de investigaciones del Ministerio Público Federal y como consecuencia, a los locales de cada entidad federativa, reestructurándolos a modo que hagan valer y preservar los derechos humanos de los gobernados.

El artículo segundo de nuestro texto constitucional es modificado para reafirmar la composición pluricultural de la Nación sustentada en sus pueblos indígenas, señalando que son aquellos que descienden de las poblaciones habitantes del actual territorio al iniciarse la colonización, mismas que conservan sus propias instituciones, o parte de ellas. Dispone como criterio fundamental para determinar a quiénes se aplican las disposiciones sobre pueblos indígenas, la conciencia de su propia identidad como tales.

En lo que nos atañe, esta reafirmación tiende a procurar sus garantías de seguridad, a pesar de que los pueblos indígenas tienen autodeterminación, es deber del Estado modificar y adecuar las políticas públicas en todas las estructuras de gobierno, entre ellas las de procuración de justicia.

El artículo cuarto constitucional, si bien es reformado en el año de 1974, para elevar a rango constitucional la igualdad ante la ley del hombre y la mujer, no es hasta que la Corte Interamericana de Derechos Humanos emite las recomendaciones antes mencionadas para garantizar una mayor seguridad y certeza jurídica a la mujer, que se hacen las adecuaciones necesarias a las actuaciones de los ministerios públicos para la procuración de justicia.

Dentro de la normativa del estado mexicano que prevé una serie de disposiciones legales en materia de seguridad, protección y dignificación de la mujer, resaltan leyes específicas orientadas a la erradicación de la violencia y la discriminación, tales como las siguientes:

La *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia* que responde a la necesidad del país de brindar a las mujeres mexicanas o de tránsito dentro de nuestro territorio, un instrumento jurídico que contenga las disposiciones y condiciones legales para brindar seguridad y certeza jurídica a cada una de las niñas y mujeres de la nación, sin ser restrictiva a la pertenencia de una localidad en particular, sino aplicable a todo el territorio nacional y obligatoria a los tres órdenes de gobierno, por la cual se aplicarán y desarrollarán las políticas públicas necesarias para dar respuesta a las necesidades de la población, en específico, a cada una de las mujeres del país, quedando la mayor responsabilidad en los congresos locales para el buen desarrollo de las acciones que lleven a ello.

En consecuencia, este ordenamiento jurídico abona a la rehabilitación del tejido social, pues se reconoce que la dignificación de la mujer potencializará y garantizará condiciones favorables para que las mujeres del país encuentren condiciones favorables y entornos seguros para vivir libres de violencia.

Ahora bien, la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres pretende desde su concepción, armonizar los conceptos de equidad, igualdad y perspectiva de género en el territorio nacional, encausada a establecer igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, proponiendo instrumentos jurídicos acordes a la igualdad

sustantiva en los ámbitos público y privado, que en consecuencia sea promovido el empoderamiento de las mujeres y la lucha contra la discriminación basada en el sexo.

El concepto de igualdad en que se basó el legislativo nacional para la elaboración de esta Ley, reconoce que esta es una condición, en tanto que todas las personas tienen la misma dignidad independientemente de su sexo, raza, nacionalidad, edad, estado civil, religión, preferencia sexual, situación social, política, cultural y económica, cuestión que implica desde luego la eliminación de toda forma de discriminación y estereotipos de género en cualquiera de los ámbitos de la vida que se genere por pertenecer a cualquier sexo; en tanto, principio jurídico político, garantiza el acceso a las garantías, oportunidades, bienes, servicios y demás derechos constitucionales y legales, sin distinción de sexo, edad, estado civil, religión, idioma, raza, preferencia sexual, estado de salud, discapacidad o cualesquiera otra situación de las personas.

Se considera que la igualdad está dimensionada en dos aspectos importantísimos para su óptima aplicación en la sociedad humana: la formal y la sustantiva; la igualdad formal es relativa al derecho o a la normatividad; se refiere a la igualdad ante la ley y supone que las personas tienen los mismos derechos.

La sustantiva, por otro lado, responde a que es de hecho o material, pues propone la modificación de las circunstancias que impiden a las personas el ejercicio pleno de sus derechos y el acceso a las oportunidades por medio de medidas estructurales, legales o de política pública que garanticen en los hechos la igualdad.

Este concepto que tuteló la redacción de esta ley, es abstraído de la condensación realizada en la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres (CEDAW por sus siglas en inglés) aprobada en 1979 por la Organización de las Naciones Unidas e incorporada en bloque de constitucionalidad al cuerpo normativo mexicano; la cual determina el acceso al mismo trato y oportunidades para el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y las libertades fundamentales, cuestión que lleva necesariamente a establecer en las leyes los mecanismos, las normas y los lineamientos institucionales encaminados a eliminar toda forma de discriminación, directa o indirecta, que se genere por pertenecer a cualquier sexo, y especialmente, las derivadas de la maternidad, la ocupación de deberes familiares y el estado civil.

La Ley Federal para Prevenir y Erradicar la Discriminación emana del primer artículo de nuestro texto constitucional, pues toma las bases de este para formular su objeto consistente en prevenir y eliminar todas las formas de discriminación que se ejerzan contra cualquier persona.

El concepto de discriminación que es manejado dentro del cuerpo del ordenamiento legal lo precisa en su artículo primero, que dice:

Discriminación: Para los efectos de esta ley, se entenderá por discriminación toda distinción, exclusión, restricción o preferencia que, por acción u omisión, con intención o sin ella, no sea objetiva, racional ni proporcional y tenga por objeto o resultado obstaculizar, restringir, impedir, menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y libertades, cuando se base en uno o más de los siguientes motivos: el origen étnico o nacional, el color de piel, la cultura, el sexo, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, económica, de salud o jurídica, la religión, la apariencia

física, las características genéticas, la situación migratoria, el embarazo, la lengua, las opiniones, las preferencias sexuales, la identidad o filiación política, el estado civil, la situación familiar, las responsabilidades familiares, el idioma, los antecedentes penales o cualquier otro motivo; también se entenderá como discriminación la homofobia, misoginia, cualquier manifestación de xenofobia, segregación racial, antisemitismo, así como la discriminación racial y otras formas conexas de intolerancia.

Queda como responsabilidad del Estado promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas sean reales y efectivas. Los poderes públicos federales deberán eliminar aquellos obstáculos que limiten en los hechos su ejercicio e impidan el pleno desarrollo de las personas, así como su efectiva participación en la vida política, económica, cultural y social del país, y promoverán la participación de las autoridades de los demás órdenes de Gobierno y de los particulares en la eliminación de dichos obstáculos.

En materia penal, surge como iniciativa de legisladoras mexicanas en conjunto con organizaciones de la sociedad civil, trabajar en materia punitiva el tema del feminicidio, pues es en marzo del año 2011 que legisladoras y legisladores, presentan un decreto de reforma de ley al Código Penal Federal, para añadir un título y capítulos específicos quedando de la siguiente manera:

Feminicidio

Los argumentos utilizados dentro de la propuesta de reforma se basan en que cuando el Estado no investiga ni sanciona los crímenes cometidos en contra de mujeres, envía por un lado un mensaje de permisividad: se puede violar, golpear y asesinar mujeres. Y, por otro lado, un mensaje claro de inseguridad hacia las mujeres: “aquí no están seguras”; por ello, la Corte Interamericana de Derechos Humanos, señala en la Sentencia del Campo Algodonero que la falta de una investigación adecuada conlleva a la impunidad, y esta es la principal causa de la continuidad de los crímenes, pero también consecuencia de la violencia estructural contra las mujeres.

De acuerdo a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, cuando un ataque hacia una mujer es motivado por un asunto de discriminación, por el hecho de ser mujer, es particularmente importante que la investigación sea realizada con vigor e imparcialidad, ya que existen dos obligaciones adicionales para resolver estos crímenes: 1) Reiterar continuamente la condena de los crímenes por razones de género a la sociedad, y 2) Mantener la confianza de la población en la habilidad de las autoridades de protegerlas de la amenaza de la violencia.

Si bien, la propuesta de legislar este tipo penal responde necesariamente a tipificar fundamentalmente las violaciones a los derechos humanos, sobre la base del Principio de la intervención mínima del derecho penal, el feminicidio obedece a una naturaleza propia y muy específica, por ende, debe tipificarse de manera autónoma al homicidio común.

Se tomó muy en cuenta que incorporar un concepto desarrollado desde la perspectiva sociológica y antropológica a la esfera jurídica-penal, que se trata de una figura muy compleja y de una naturaleza pluriofensiva, ya que un mismo delito repercute de maneras muy negativas a diversos bienes jurídicos tutelados.

Este delito considera una serie de conductas que previamente se encuentran en el Código Penal Federal, en figuras como el homicidio, privación de la libertad, las lesiones, violencia familiar, violación, los cuales afectan bienes jurídicos fundamentales; como lo son la vida, la libertad sexual y la inviolabilidad del cuerpo de las mujeres, sin embargo, estos no logran cubrir de una manera loable y verídica la injusticia que representa la comisión del Femicidio.

La implementación de una norma género-específica, se basa completamente en que la violencia ejercida contra las mujeres no solamente está afectando la vida, la integridad física y psíquica, la libertad sexual de las mujeres, sino que contiene un elemento adicional: los feminicidios están basados en la discriminación y subordinación implícita en la violencia contra las mujeres.

En síntesis, se tiene como marco jurídico nacional a los siguientes instrumentos legales:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres;
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Ley Federal para Prevenir y Erradicar la Discriminación;
- Código Penal Federal.

Dentro de la legislación vigente en el Estado de San Luis Potosí, existen los documentos jurídicos para contribuir a la abolición de la problemática referente a la violencia que viven las mujeres en el estado; a pesar de que son adecuaciones estatales de las leyes generales de la nación, dentro de los instrumentos jurídicos tenemos:

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí;
- Ley para la Igualdad entre Mujeres y Hombres en el Estado de San Luis Potosí;
- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Estado de San Luis Potosí;
- Ley para Prevenir y Erradicar la Discriminación en el Estado de San Luis Potosí;
- Código Penal del Estado de San Luis Potosí.

Se requiere instrumentar un mayor número de acciones positivas que permitan actuar a tiempo en hechos de violencia familiar, y que también, impidan la comisión de los feminicidios; que los familiares de las víctimas accedan a la justicia y a la reparación del daño debidamente y estar acorde a derecho.

El estado de San Luis Potosí cuenta con declaratoria por alerta de violencia de género contra las mujeres desde junio de 2017, dentro de las medidas se identificó la necesidad de reducir la violencia contra las mujeres en el transporte público, es por lo cual se ejecutó el proyecto para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez. De conformidad con lo siguiente:

Medidas de seguridad.

2.- Diseñar y ejecutar inmediatamente una estrategia para la recuperación de espacios públicos y la prevención de la violencia, mediante la implementación de medidas de seguridad específicas en zonas de riesgo o de alto índice de violencia contra las mujeres. Entre otras acciones, se solicita:

... iv) Incrementar la vigilancia y seguridad en el transporte público, como el rastreo por georreferenciación;

... v) Difundir información sobre líneas de apoyo a víctimas de violencia y crear los protocolos necesarios para su efectivo funcionamiento.

5. Crear y/o fortalecer las agrupaciones estatales, municipales o mixtas especializadas en seguridad pública, así como células municipales de reacción inmediata. Estas agrupaciones deberán integrarse multidisciplinariamente, actuar coordinadamente entre ellas y otros actores estratégicos, y su personal deberá estar capacitado para ejecutar sus funciones con perspectiva de género.

Medidas de prevención:

7. Diseñar y ejecutar inmediatamente una estrategia para atención y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público.

El proyecto tiene tres vertientes: prevención, atención y sanción de la violencia contra mujeres y niñas en el transporte público colectivo de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez. La violencia más frecuente en el transporte público es la violencia sexual, por lo cual se enfocaron las acciones de manera prioritaria en la atención de este tipo de violencia.

La información es fundamental para la toma de decisiones, es por ello por lo que se realizó un estudio sobre la incidencia delictiva en el transporte público colectivo, en donde se identificó los tipos de violencia, la frecuencia, los tipos de agresores y aquellos elementos que proporcionen seguridad a las mujeres tanto en el transporte público como en las paradas de autobuses.

Con esta información se realizó un mapeo de las paradas de autobuses y horarios en los cuales mujeres y niñas se sienten más inseguras, o que presentan incidencia delictiva. De igual forma, esta información servirá

para reforzar los patrullajes preventivos que se realizan en 2 de los municipios con declaratoria de alerta de violencia de género

Generalmente las campañas de prevención de la violencia en el transporte público están dirigidas a las mujeres, para que una vez haya sucedido un hecho victimizante, invitarlas a denunciar. Por lo cual, la campaña #cuentaConmigo fue diseñada de conformidad a los resultados del diagnóstico, con un enfoque de prevención, para inhibir a los posibles agresores, así como empoderando a las mujeres para que denuncien e incidió directamente en los espectadores que generalmente no intervienen. Así mismo se generó material para los aliados de las mujeres, tanto para los operadores que se capacitaban como para mujeres y hombres que se identificaron con la campaña, convirtiéndolos en sujetos activos para prevenir la violencia sexual en el transporte público, así como para apoyar a víctimas de violencia sexual.

Transversalmente, se capacitó a los operadores de transporte público en los dos municipios, para que atiendan de manera inmediata y empática a mujeres y niñas víctimas de violencia al interior de las unidades de transporte público. Para lo cual se diseñó de manera participativa un protocolo de atención a víctimas en el transporte público colectivo, el cual se coordinará directamente con las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.

La participación de los policías que integran las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género es fundamental para brindar protección, dar acompañamiento a las víctimas y sancionar a los agresores. Con ello, se busca aumentar las denuncias, por lo cual se diseñará un protocolo participativo y se capacitó a los policías para la implementación de este. De esta forma se atiende de manera integral el fenómeno de violencia sexual y violencia contra las mujeres en el transporte público.

De esta forma se busca atender de manera integral a las mujeres y niñas que utilizan el transporte público colectivo, con estrategias de sensibilización y prevención, así como una atención inmediata, empática y eficiente en los casos de violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo.

Tomado en cuenta que el Código penal del Estado de San Luis Potosí contempla en el capítulo IV los delitos de acoso y hostigamiento sexual, como sigue:

“ARTICULO 180. Comete el delito de hostigamiento sexual, quien con fines lascivos asedie, acose o solicite favores de naturaleza sexual a una persona de cualquier sexo, para sí o para un tercero, con la amenaza de causar a la víctima un perjuicio relacionado con las expectativas que pueda tener en el ámbito laboral, docente, doméstico o de cualquier otra índole, o negarle un beneficio al que tenga derecho; ya sea entre superior o inferior jerárquico, entre iguales o en cualquier circunstancia que implique subordinación (REFORMADO P.O. 19 JULIO DE 2017) Este delito se sancionará con una pena de uno a tres años de prisión y multa de cien a trescientos días del valor de la unidad de medida y actualización.

ARTICULO 181. Comete el delito de acoso sexual, quien en ejercicio abusivo de poder que conlleve a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, la asedia, acosa, o le demanda actos de naturaleza sexual con fines lascivos, independientemente de que se realice en uno o

varios eventos. (REFORMADO P.O. 19 JULIO DE 2017) Este delito se sancionará con una pena de uno a tres años de prisión y multa de cien a trescientos días del valor la unidad de medida y actualización

ARTÍCULO 182. Si la víctima de los delitos a que se refiere este capítulo es menor de dieciocho, la pena de prisión será de tres a cinco años de prisión y la sanción pecuniaria de trescientos a quinientos días del valor de la unidad de medida y actualización Si el acosador es servidor público y se vale de medios o circunstancias que el cargo le proporciona, además de la pena prevista en los párrafos anteriores, se le destituirá del cargo.

En caso de reincidencia en cualquiera de los supuestos, se impondrá prisión de dos a siete años. Este delito se perseguirá a petición de parte, salvo que la víctima sea menor de dieciocho años, en cuyo caso se perseguirá de oficio.”

Es que tanto las capacitaciones, la campaña de sensibilización y el protocolo establecen que el acoso y hostigamiento sexual son un delito y por tanto debe denunciarse tanto a los servicios de emergencia del 911, así como las autoridades competentes, que para el caso particular es la Fiscalía General del Estado de San Luis Potosí.

JUSTIFICACIÓN

La violencia contra las mujeres se ha incrementado en los últimos 10 años, el número de feminicidios se encuentra al alza en toda la región latinoamericana, sin embargo México cuenta con 5 ciudades dentro de las 10 ciudades con mayor tasa de homicidios por 100,000 habitantes, los cabos (baja California sur) se encuentra en primer lugar, Acapulco (guerrero) se coloca en la tercer posición después de Caracas en Venezuela, Tijuana (baja California) se coloca en la quinta posición, la paz (baja California sur) en la sexta y Ciudad Victoria (Tamaulipas) en la octava posición.

Específicamente en el tema de acoso sexual, encontramos los resultados de una encuesta elaborada por la Fundación Thomson Reuters, en donde incluyeron el análisis de cinco ejes de percepción de seguridad de las mujeres en cuanto el riesgo de ser acosadas física o verbalmente, entre otros, este ranking mundial (de capitales nacionales) colocó a Bogotá, Colombia en primer lugar, seguido por la Ciudad de México, lo que nos sigue la cultura de acosos sexual generalizada en el país. Tomando en cuenta que la Ciudad de México se encuentra en la quinta posición por tasa de 100,000 mujeres habitantes en las llamadas de emergencia al 911 por acoso y hostigamiento sexual.

La media nacional de casos de acoso y hostigamiento sexual es de 9.8 en el periodo de enero- octubre del 2019, el estado de San Luis Potosí se encuentra por debajo de la media nacional con 7.6 emergencias reportadas a los servicios del 911, con un total 110 casos, sin embargo, es uno de los delitos que cuenta con una mayor cifra negra, ya que la normalización de la violencia sexual contra niñas y mujeres provoca que consideren inútil proceder contra los agresores.

En el estado de San Luis Potosí no se cuenta con un diagnóstico sobre la violencia en el transporte público, sin embargo, tomamos como referencia la Encuesta Sobre violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México¹⁵ en donde resalta que el 77.4% de las mujeres tiene miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público, siendo las mujeres entre 15 y 29 años las que tienen más miedo de ser agredidas sexualmente (83.1%)

Así, 96.3% de las mujeres han sido víctimas de al menos un acto de violencia sexual en el transporte público a lo largo de su vida, 88.5% han sido víctimas de al menos un acto de violencia sexual en el transporte público en el último año.

Los actos violentos más comunes en el transporte público son:

- Le miraron morbosamente el cuerpo
- Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
- Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual
- Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres

¹⁵ Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres; Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, 2018.

- Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual
- La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento

Los principales agresores son desconocidos (9 de cada 10) y los lugares donde sienten más miedo son en los microbuses, la calle, taxis y paraderos. Únicamente 26% de las mujeres que han sido víctimas de alguno de los actos de violencia sexual incluidos en la encuesta manifestaron saber a dónde pueden acudir a denunciar, y sólo 14.6% ha denunciado o ha acudido a alguna autoridad competente a pedir apoyo. La principal causa para no denunciar es que no confían en las autoridades y en segundo lugar que no saben a quién denunciar, ya que los agresores son desconocidos.

San Luis Potosí cuenta con la Declaratoria de Alerta de Violencia de Género en 6 Municipios, decretada el 21 de junio de 2017, de conformidad con la información de Incidencia delictiva con perspectiva de género el Sistema Nacional de Seguridad Pública, en 2018 se registraron 54 muertes violentas de mujeres siendo catalogados 27 como feminicidios y 27 como homicidios dolosos de mujeres, lo cual coloca al estado en el 14° lugar nacional en feminicidios y 21° en homicidio doloso de mujeres¹⁶.

El municipio de San Luis Potosí se posicionó en el 10° lugar a nivel nacional de feminicidios con 9 víctimas. Respecto a los reportes del número de emergencia 911, se reportaron 184 incidentes de abuso sexual, colocando al estado en el 7° lugar nacional; en cuanto al delito de violación ocupa el 10° lugar nacional con 103 incidentes reportados. Sin embargo, con la tasa de 100,000 mujeres habitantes, San Luis Potosí ocupa el 7° lugar nacional en violación.

Así, para el primer trimestre del 2019 San Luis Potosí ocupa el 12° lugar nacional en feminicidio con 8 víctimas. El municipio de San Luis Potosí se mantiene en la 10° posición con 3 víctimas de feminicidio. Respecto a los reportes de delitos sexuales el estado se coloca en el 8° lugar en abuso sexual, 13° lugar en acoso y hostigamiento sexual y 10° lugar en Violación¹⁷.

Con esta información identificamos a la violencia sexual como una constante en los delitos cometidos contra mujeres. Actualmente, se han reforzado los mecanismos de atención por medio del fortalecimiento de la Unidad Especializada de Atención a la Violencia de Género, que opera en las 4 regiones del Estado, con un total de 40 elementos operativos.

Aunque el Estado de San Luis Potosí no se encuentra entre los primeros lugares de acoso y hostigamiento sexual, reconocemos que la cifra negra en este tipo de delitos es muy elevada, ya que las víctimas consideran una pérdida de tiempo interponer una denuncia, sin embargo desde una perspectiva criminológica esto genera impunidad, al no existir una sanción a estas conductas tienden a agravarse, aumentar su frecuencia y la

¹⁶ Centro Nacional de Información, Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, incidencia delictiva con perspectiva de género, 2018.

¹⁷ idem.

intensidad de los actos, es por ello importante atender todas las expresiones de violencia sexual contra mujeres y niñas como una estrategia para inhibir la conducta delictiva y evitar la normalización del acoso.

Con esto, se identificaron a los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez como prioritarios para la estrategia de prevención, atención y sanción de la violencia contra las mujeres en el transporte público, ya que estos municipios cuentan con transporte público colectivo, lo que implica rutas específicas, horarios regulares, reglamentación por parte de la secretaría de comunicaciones y transportes, etc., permitiendo la implementación de la estrategia. Es importante destacar que en los 2 municipios anteriormente mencionados se concentra el 41.7% de la población total, lo que nos permite tener un impacto eficaz.

La violencia contra las mujeres se encuentra en el espacio público y privado y es responsabilidad del estado garantizar el acceso a una vida libre de violencia, es por ello que el presente proyecto busca eliminar la violencia en ambientes controlados como el transporte público. Los sistemas de movilidad públicos son utilizados mayormente por el sector más vulnerable de la sociedad, las personas con menos recursos económicos y si nos enfocamos en las mujeres de menores recursos en una sociedad que aún se destaca por sus prácticas machistas, obtenemos una combinación de circunstancias que atentan en todo sentido contra los derechos de la mujer.

APROXIMACIONES AL MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL SOBRE LA VIOLENCIA HACIA LAS MUJERES.

El razonamiento, de que la violencia se concibe como parte inherente al imaginario colectivo, Nelson Arteaga (2003) propone que la interpretación social de la violencia debe direccionarse en tres ámbitos de análisis:

- 1) La postura del sujeto frente a la violencia simbólica,
- 2) La significación y los simbolismos que se le endosan
- 3) Las formas en las que la sociedad (latinoamericana) está comunicando la violencia.

Bajo este planteamiento tenemos que, por un lado, la violencia es un hecho de representación y de interpretación, es decir, este concepto puede verse reflejado en los medios que la producen y a su vez que influencia tiene ésta para que sea reproducida, esto tiene que ver con la explicación causal y la comprensión de este. Por ello, la violencia contra las mujeres tiene su origen en la desigualdad de género, es decir, en la posición de subordinación, marginalidad y riesgo en el cual se encuentran respectos de los hombres. Lo anterior, resultado de una cultura de usos y costumbres de una sociedad patriarcal transgeneracional, que supone a la mujer como objeto a disposición del hombre, restringiendo su rol dentro de la sociedad, y

delimitando la atención del hogar, procreación de hijos y su cuidado, así como la aceptación de maltrato y vejaciones ejercida por los hombres como forma de interacción en sus distintos escenarios (esposa, madre, hija, hermana, trabajadora, etc.).

Por su parte, el investigador sueco Jhon Galtung (citado en Magallón, 2005) conceptualiza la violencia como: “afrentas evitables a las necesidades humanas básicas, y más globalmente contra la vida, que rebajan el nivel real de la satisfacción de las necesidades por debajo de lo que es potencialmente posible”.

Estas necesidades básicas son:

- Necesidades de supervivencia (evitar la muerte, mortalidad).
- Necesidad de bienestar (evitar el sufrimiento, falta de salud).
- Necesidad de representación (identidad contra alienación).
- Necesidad de libertad (evitar la represión).

Desde los albores de la modernidad, el poder económico y la esfera política se concentró en el género masculino, surgiendo así una sociedad capitalista patriarcal y donde la imagen representativa de pobreza y debilidad es la mujer. En una sociedad patriarcal, donde se ha legitimado la creencia de la posición superior del varón a través de la religión, política y otros simbolismos; la asimetría de un género sobre y dónde la inseguridad social va en aumento, da como resultado un sexismo benévolo, lo que Francisca Expósito (2011) define como: los varones ofrecen la protección a las mujeres a cambio de la obediencia y sometimiento y Costero (2014) lo relaciona a un imaginario colectivo en que las mujeres ocupan un lugar subordinado y desvalorizado.

La violencia simbólica en contra de las mujeres se halla inmersa en las creencias religiosas, en los anuncios publicitarios, en los puestos políticos, incluso en la filosofía y el arte. La violencia estructural es un proceso coyuntural, según Galtung, en cuyo centro se halla la explotación. Se trata de una violencia derivada del lugar que ellas ocupan en el orden económico y de poder hegemónicos. El que la estructura de la propiedad y de los salarios sea desigual, cobrando menos las mujeres por trabajos iguales a los de los hombres, que la pobreza en el mundo tenga rostro de mujer –la feminización de la pobreza-, es violencia estructural contra ellas (Magallón, 2005)

Para la Organización de las Naciones Unidas (1995), todo acto sexista que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psíquico, incluidas las amenazas, la coerción o la privación arbitraria de libertad, ya sea que ocurra en la vida pública o en la privada es calificada como violencia de género.

La violencia de género comprende todo aquel trato o condicionamiento sobre las mujeres con el objeto de delegarlas a un papel de supeditación, dependencia o atemorización, también a la puesta en práctica de tácticas y estrategias para impedirles su promoción personal o profesional (Ayllón, 2008).

En su Artículo Primero, La Convención de Belém Do Pará, define por violencia contra la mujer cualquier acción o conducta, basada en su género, que cause muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico a la mujer, tanto en el ámbito público como en el privado (1994).

Desde el punto de vista de las teorías sociales, como se abordan a lo largo de este análisis conceptual, se asume que la violencia es el resultado del imaginario colectivo, estructuras sociales e interacciones interpersonales que siguen patrones de comportamiento adquiridos de generaciones en generaciones. La autora Francisca Expósito (2011) propone que para el análisis del binomio violencia-género es necesario abordar la interacción familiar y las capacidades adaptativas para la resolución de problemas inherentes a las relaciones sociales ya que ni la mujer nace víctima, ni el hombre está programado a actuar como agresor.

La violencia de género consiste en cualquier acto que provoque algún tipo de daño a otra persona, que se realice en contra de la voluntad de ésta, y que esté “originado en las desigualdades de poder (género), que explotan las distinciones entre hombres y mujeres. Aunque no se dirige exclusivamente contra las mujeres y las niñas, la violencia de género las afecta principalmente a ellas en todas las culturas”. (Ward, 2002; Castro y Casique, 2010).

Algunas formas de violencia hacia las mujeres están asociadas al sexismo y/o al deseo de dominarlas. Éste es el caso, por ejemplo, de la violación, acoso sexual, tráfico de mujeres, esterilización en contra de la voluntad, imposición de métodos anticonceptivos, feminicidio, gran parte de la violencia de pareja y abortos selectivos en función del sexo. Las teorías feministas pueden explicar estas formas de violencia al estar influidas por la construcción social del ser hombre y mujer en nuestra sociedad, que se manifiesta en la estratificación de género y en la diferenciación de roles de género. Sin embargo, otras formas de violencia hacia las mujeres no tienen que ver —o al menos no directamente— con esta diferencia socialmente construida entre hombres y mujeres, es el caso de los delitos contra la propiedad, secuestros y extorsiones, sólo por mencionar algunos (Russo y Pirlott, 2006). Dicho tipo de victimizaciones se pueden explicar mejor a partir de teorías criminológicas y de victimización en las que el género aparece como un factor que puede incrementar la vulnerabilidad.

La violencia de género hacia las mujeres tiene distintas caras o distintas expresiones sutiles de control (como el lenguaje sexista o la discriminación por embarazo), hasta formas más explícitas (como la violación o el feminicidio). Las personas suelen clasificar la violencia según su severidad, lo cual los lleva a normalizar y condonar las formas menos severas de violencia y exclusión. Sin embargo, dentro de este continuo, la normalización de las formas menores de violencia en contra de las mujeres colabora a perpetuar la violencia hacia ellas.

Dicho en otras palabras, la mujer pasa por situaciones de vulnerabilidad en todos los escenarios, estudios demuestran que aún en la actualidad la mujer sufre de un nivel más extremo de marginación o recursos

limitados para su desarrollo psicosocial hasta profesional en comparación con los hombres; en el ámbito profesional, una mujer sigue siendo excluida para ocupar altos mandos o puestos directivos dentro de instituciones o estar al frente de las empresas, fomentando la cultura machista dentro del ámbito laboral, relegando sus funciones a otras áreas de menor interés. Los puestos estratégicos ganados por las mujeres suelen integrar algún grado de duda, trayendo consecuencias tales como el acoso laboral, transgresiones verbales o físicas.

El feminicidio es la forma más extrema de violencia contra las mujeres, ya que pone en manifiesto ser un blanco vulnerable de sufrir cualquier tipo de violencia hasta atentar contra su vida. El concepto feminicidio, en todas sus variantes, abre un campo de análisis en torno de la violencia extrema que priva de la vida diariamente a mujeres de todas las edades en el mundo.

El estudio realizado por Small Arms Survey, (2010), titulado Feminicidio un asunto global, arrojó datos que aseguran que cada año se perpetrán alrededor de sesenta y seis mil feminicidios en el mundo. No obstante, hay que tener en cuenta que el número de casos de violencia de género tiende a infravalorarse y que muchos países no diferencian entre los homicidios y los feminicidios.

En México se instaura el tipo penal de feminicidio el día 14 de junio de 2012, mientras que en el Estado de San Luis Potosí se establece dentro del Código Penal del Estado el día 23 de julio de 2011.

De acuerdo con la OMS (2013), América Latina es la segunda región más peligrosa para las mujeres, ya que, sólo contabilizando los asesinatos de mujeres por sus parejas o exparejas, la tasa es de 40.5 por ciento de feminicidios, sólo 18.3 por ciento menos que en los países del sudeste asiático (58,8%) donde el feminicidio se practica desde el nacimiento, y por encima de África (40.1%), donde guerras interétnicas han estado acompañadas de prácticas genocidio-feminicidas. Ostentamos también en ese marco el segundo lugar en porcentaje de violencia sexual en contra de las mujeres (10.7%) por varones que no son sus parejas en América Latina.

Es una realidad que las mujeres que viven en condiciones enmarcadas por la marginación, la pobreza y la exclusión educativa tienen mayores probabilidades de morir asesinadas por su condición de género que las mujeres en condiciones de vida más favorables, al menos en el Estado de México, esto representa una diferencia entre la violencia de género y el feminicidio: mientras que la primera atraviesa el conjunto de la sociedad, la segunda se localiza en los sectores sociales ubicados en la base de la estructura social, como lo es la familia. Más aún, en las mujeres de entre 15 y 30 años se incrementa sensiblemente el riesgo de ser víctima de este tipo de delito a nivel nacional.

El asesinato de mujeres responde a un escenario de crisis social generalizada que propicia en casi todas partes un "machismo ultrajado". Esto lleva a concluir, como el propio Zermeño (2006) argumenta, "el asunto del

incremento de los homicidios dolosos a mujeres o feminicidios es una enfermedad social y no sólo criminalística: la muerte de las mujeres representaría la negación de su subjetividad con el sentido de afirmar una subjetividad deteriorada”.

Dicha subjetividad se ubica en el marco de la dominación masculina orientada por el deseo sexual y de control sobre el cuerpo de la mujer (entendiendo que se está dejando llevar por sus instintos, aquella parte de la personalidad más arraigada que es el “ello”, donde no existe ningún tipo de raciocinio según la teoría de Personalidad de Sigmund Freud); es decir, al ser la mujer considerada por sus agresores como un objeto de satisfacción sexual, carente de los derechos mínimos de libertad, respeto y capacidad de decisión, se puede presentar (por mencionar solo un ejemplo) la violación, en la cual la respuesta del Estado frente a estos hechos siempre será importante ya que está en juego que esta cultura de violación se refuerce enalteciendo las agresiones machistas, o se fragiliza, a través del castigo y reparación, de tal manera que esta cultura masculina de brutalidad vaya en detrimento.

Una aproximación a las deliberaciones sobre la violencia contra las mujeres en el marco de la teoría feminista.

Centrar nuestra mirada en la violencia de género hacia las mujeres no implica que los hombres no padecen algunas expresiones de violencia de género, como pueden ser a las que se enfrentan gays y travestis en el espacio público o en sus hogares. Tampoco implica que no es ejercida hacia ellos. En el caso de México, por cada asesinato de un hombre registrado durante 2015 en el que hubo violencia familiar se registraron 8.6 de mujeres. También se ha documentado, por ejemplo, que los hombres padecen acoso y hostigamiento sexual en el empleo, en el ámbito educativo (Frías, 2013a; Salinas Rodríguez y Espinosa Sierra, 2013) y violencia física de pareja (Frías, en prensa). Pero todo lo anterior en menor medida que las mujeres. Hay evidencia, sin embargo, de que el género moldea que un mismo acto sea interpretado como violencia o no, así como el significado atribuido y la reacción ante el mismo (Frías, 2013a). Los actos de violencia hacia los hombres por parte de las mujeres pueden explicarse a partir de distintos factores de carácter biológico, individual, relacional, pero no a partir de desigualdades de poder socialmente construidas que favorezcan estructural e ideológicamente a las mujeres.

Los aportes de la teoría feminista han permitido fundamentar y construir el concepto de feminicidio como producto de relaciones históricas asimétricas construidas en un sistema patriarcal y en contextos de desventaja social, económica y política para la mujer. Desde sus orígenes, el desarrollo del patriarcado implicó una serie de ideas, símbolos y metáforas mediante las cuales, las relaciones de género desiguales se incorporaron en la civilización (Lerner, 1990).

Gerda Lerner identifica (1990) el dominio masculino procede de su rol como cazador y guerrero triunfador, mientras que la mujer es confinada a su rol reproductivo, valorado como indispensable para garantizar la supervivencia de la tribu; menciona que la subordinación femenina se inicia con el rompimiento de relaciones parentales de propiedad comunal, momento en el cual la propiedad privada da origen a la familia nuclear transformada luego en familia patriarcal con la creación de los estados arcaicos; es en ese momento cuando la subordinación queda codificada en las leyes y el trabajo femenino pasó a ser un servicio privado de servidumbre y satisfacción sexual e instrumento de reproducción para los varones..

De esta manera, Gerda Lerner (1990) evidencia que durante 4000 años las mujeres han desarrollado sus vidas en un proceso histórico (no natural) de dominación masculina para el cual fue vital la privación de la educación y el monopolio de las definiciones y discursos que interpretan el mundo en sus términos, transformando los principales símbolos de poder femenino antes existentes y oscureciendo la existencia de una historia de las mujeres (Lerner 1990; 35). En este contexto, la violencia contra las mujeres pasaba desapercibida, legitimada además por discursos religiosos que avalaban los castigos (De Miguel, 2005).

De hecho, las primeras documentaciones de mujeres víctimas de violencia entre los siglos XIV y XVI, evidencian el castigo físico como práctica legítima para restituir la autoridad y corregir comportamientos transgresores de las mujeres sujetas a la potestad del varón (Fuente y Moran, 2011).

Aunque siempre las mujeres protestaron por su situación, es durante el período de la ilustración, (finales del siglo XVII - XVIII), cuando surge el Feminismo, como movimiento social y teórico. Las mujeres inician una lucha colectiva por ser sujetos de derecho que es llevada a la plaza pública convirtiéndola en un asunto político, develando incoherencias y contradicciones del discurso ilustrado y construyendo nuevos enfoques para resignificar situaciones cotidianas de discriminación y desigualdad (De Miguel, 2005). Con la obra titulada "Vindicación de los Derechos de la Mujer", se cierra el periodo de reivindicación ilustrada y se inicia un segundo momento (siglo XIX y primeras décadas del siglo XX) en el que surge el movimiento sufragista y se logra el reconocimiento de la ciudadanía para las mujeres (Amorós y De Miguel, 2005).

Un aporte teórico de gran repercusión fue "El segundo sexo" de Simone de Beauvoir, a partir de cuestionarse *Qué significa ser mujer*; defiende que ésta ha sido construida socialmente por los hombres como el otro, lo inesencial, tesis fundamental retomada en los análisis de género posteriores (Aguilera, 2009). Es en la segunda mitad del siglo veinte que tiene lugar la tercera ola del feminismo, cuando el feminismo radical comienza una reflexión crítica sobre los casos de violencia contra las mujeres como problema social (Rico, 1996).

Inicialmente los estudios de victimología documentaron historias y prácticas de violaciones, incestos, prostitución, que antes pasaban por alto o se escribían en clave misógina (Harding, 1993) y posteriormente acuñaron conceptos como patriarcado, género, falocracia y casta sexual, (Amorós y De Miguel, 2005)

fundamentales más adelante en la construcción del concepto de feminicidio. Con el lema “lo personal es político” identifican lo privado como foco de dominación patriarcal, en el cual los hombres reciben beneficios económicos, sexuales y psicológicos de ese sistema (De Miguel, 2005).

Entre los escritos más relevantes están los de Kate Millet en “Política sexual”, quien reinterpreta la violencia contra las mujeres, como una violencia estructural invisible, que se ejerce sobre el colectivo femenino buscando doblegar la voluntad y deseos de autonomía, y así reproducir el sistema de desigualdad sexual (De Miguel, 2005). De igual forma, Susan Brown Miller interpreta la violación como un proceso consciente de intimidación del que son víctimas todas las mujeres y funciona como un mecanismo eficaz para retenerlas en el espacio privado.

Aunque se debate que la mayoría de los varones repudian este delito, el planteamiento feminista está dirigido no sólo al violador sino a las respuestas judiciales y de la opinión pública que tradicionalmente han culpabilizado a las víctimas, han trivializado la agresión poniendo en duda la falta real de consentimiento.

En la década de los setenta, ante el Tribunal Internacional de Bruselas se denuncian los crímenes de mujeres como la expresión más extrema de violencia de género y Diana Russell publica el término *femicide* por primera vez.

El movimiento crece en la denuncia de casos emblemáticos de mujeres asesinadas por sus parejas y convivientes, relevando la impunidad en que estos ocurren y la falta de respuestas por parte de los Estados (Red de Mujeres, 2009). En los años noventa surge el concepto *femicide* (Russell y Harmes, 2006: 58) como una construcción teórica para resignificar el asesinato de mujeres como indicador de una violencia continua que se ejerce contra las mujeres por su condición de género y que permite develar prácticas, órdenes y representaciones simbólicas que demuestran que la discriminación de la mujer sigue vigente (Monárrez, 2009).

En 1993 comienza a revelarse el asesinato, violación y desaparición de mujeres jóvenes migrantes trabajadoras de fábricas que operan bajo el sistema de maquilas en Ciudad Juárez, cuyos cuerpos mutilados son tirados en zanjas o en terrenos baldíos sin que hasta el momento se hayan podido esclarecer los hechos ni detener los asesinatos (Monárrez, 2009).

En el caso de María Da Penha Fernandes contra Brasil, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos aplicó por primera vez en el año 2001 la Convención de Belém do Pará y decidió que el Estado no había actuado con la debida diligencia para prevenir, sancionar y erradicar la violencia doméstica, al no condenar y sancionar al victimario. Más aún, estableció la existencia de un patrón general de tolerancia estatal e ineficacia judicial hacia casos de violencia doméstica, lo que, a criterio de la CIDH, constituyó una práctica discriminatoria.

Marcela Lagarde (2009), acuña el término feminicidio actuando como perita de las víctimas en el caso González y otras víctimas contra México, conocido como “Campo Algodonero”, resuelto por la Corte Interamericana de Derechos Humanos en su sentencia de noviembre de 2009.

La magnitud e impunidad de estos crímenes, en los que se asocian factores de género y de clase, y la indiferencia de la institucionalidad del Estado frente a esta violación de los derechos humanos de las mujeres, ha concitado la movilización de amplios sectores de mujeres y de organizaciones de derechos humanos. En el año 2001, la Red Feminista Latinoamericana y del Caribe contra la Violencia Doméstica y Sexual reunida en México, acordó impulsar por un período de tres años la Campaña: “Por la vida de las mujeres: Ni una muerte más”. Esta campaña regional apuntó a denunciar la magnitud del feminicidio, denunciar el aumento del número de casos y la impunidad.

México frente a la violencia hacia las mujeres

Comprender la gama de violación de Derechos que giran en torno a un delito, como es el Feminicidio desde la óptica Internacional nos permite conocer y reconocer las anomalías y deficiencias del Estado Mexicano.

Al constituir nuestras leyes como un bloque de constitucionalidad ratificando Tratados Internacionales, debemos tener claro que nuestras leyes no se rigen por sí mismas, sino que deben adecuarse al contexto Internacional de respeto por los Derechos Humanos, de tal manera que su alcance y aplicación se vean reflejados antes que nada en nuestras leyes sustantivas y adjetivas.

En los últimos años, el Sistema Interamericano de Defensa y Protección de los Derechos Humanos, integrado por la Comisión y la Corte Interamericana de Derechos Humanos, se ha ocupado de la situación que prevalece en México con respecto a casos de violencia de género¹⁸, en donde se hace evidente que no existe la sensibilidad respecto de los factores sociales y estructurales en el que se desarrollan las desigualdades de género que provocan los actos de violencia misógina.

Bajo este tenor, México tiene una gran responsabilidad Internacional, ya que, derivado de diversos hechos en el país, han emanado entre otros, los siguientes precedentes importantes respecto de casos de violencia contra niñas y mujeres, en donde se responsabilizó al Estado Mexicano de incumplir su deber de investigar esta violencia y con ello su deber de garantizar los derechos a la vida, integridad y libertad personal de las víctimas, así como su derecho de acceso a la justicia.

¹⁸ Protocolo de Investigación Ministerial, Policial y Pericial con Perspectiva de Género para el Delito de Feminicidio.

OBJETIVOS

Objetivo general: Prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, por medio de una estrategia integral de intervención.

Programa para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público							
	Resumen Narrativo	Indicadores	Fórmula	Unidad de Medida	Meta	Tipo Dimensión	Medios de Verificación
1° Objetivo Específico	Realizar un diagnóstico en el transporte público para identificar los tipos de violencia y los elementos que las mujeres consideran relevantes para mejorar su seguridad.	Informe elaborado con la información recolectada en el diagnóstico para identificar los tipos de violencia y recomendaciones de las usuarias	\sum Número de informes realizados	Cantidad	2	Eficacia	* Escala de medición * Informe finalizado
2° Objetivo Específico	Capacitar a operadores del transporte público para atender la violencia contra mujeres y niñas en sus unidades.	Operadores de transporte público capacitados para atender la violencia en contra de las mujeres y niñas en sus unidades	\sum Número de beneficiarios capacitados	Cantidad	1,000	Eficacia	* Carta descriptiva con temáticas de la capacitación. * Listas de asistencia * Registro fotográfico
3° Objetivo Específico	Desarrollar un protocolo de actuación para los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.	Documento elaborado con lineamientos de actuación para los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.	\sum Número de protocolos desarrollados	Cantidad	1	Eficacia	* Protocolo de actuación de atención a la violencia de género.
4° Objetivo Específico	Realizar una campaña de prevención de acosos sexual en el transporte público y difusión de las líneas de emergencia y apoyo	Campaña de prevención de acosos sexual en el transporte público y difusión de líneas de emergencia realizada	\sum Número de campañas realizadas	Cantidad	1	Eficacia	* Entregables (flyers, stickers, visuales). * Registro fotográfico *
5° Objetivo Específico	Capacitar a los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género para la atención a mujeres víctimas de abuso y acoso sexual.	Policías capacitados para la atención a mujeres víctimas de abuso y acoso sexual.	\sum Número de policías de la Unidad Especializada capacitados	Cantidad	40	Eficacia	* Carta descriptiva con temáticas de la capacitación. * Listas de asistencia * Registro fotográfico

ESTRATEGIAS



Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

El diagnóstico se realizará aplicando 2 encuestas distintas, una a usuarias del transporte público colectivo de los 2 municipios de referencia, y la otra a operadores y operadores de autobuses. los resultados serán por municipio por lo cual se contarán con 2 diagnósticos independientes.

Para la selección de la muestra se utilizará como universo el total de usuarios de transporte público colectivo estimado por la Secretaría de Comunicaciones y transportes y se infiere el porcentaje de mujeres que utilizan esta modalidad de transporte, proyectando un máximo de 5% de margen de error, procurando que no sea mayor del 2.5%.

Se aplicarán las encuestas solo a mujeres al interior de las unidades del transporte público colectivo, así como en las paradas de autobús, se buscará que el rango de edad sea a partir de los 15 años. tomando un grupo de menores de 15 años para referencia.

Lo que se busca identificar en el diagnóstico es: rangos de edad, ocupación, frecuencia de utilización del transporte público, horarios principales, tipos de violencia que han presenciado, incidencia delictiva que han presenciado, frecuencia de la incidencia delictiva que han presenciado, tipos de violencia de las que han sido víctimas, frecuencia, horarios y tipo de agresores, incidencia delictiva de la que han sido víctimas, incluyendo frecuencia y horarios. así como la edad en la que inició la violencia.

De igual forma se busca identificar qué elementos generan una percepción de inseguridad tanto al interior del transporte público colectivo como en el espacio público. Para la aplicación de las encuestas se utilizarán

plataformas digitales, y se realizara un análisis cualitativo de los resultados, comparando con los datos disponibles de incidencia delictiva y llamadas de emergencia al 911.

Capacitación a operadores

Dentro de la Unidad de Transporte todos los actores tienen relativa responsabilidad en el momento que un acosador realiza un acto de acoso, ya que todas las partes cumplen con un papel para que la situación se propicie. El conductor/operador ignora la situación o evita responsabilizarse de lo que sucede dentro de la unidad que opera y por consiguiente no ayuda o contiene a la víctima generando una situación de vulnerabilidad mayor sobre esta. Los pasajeros también evitan e ignoran involucrarse en la situación, lo cual los hace cómplice del acoso por su inactividad. Todo lo anterior genera un ambiente propicio para reproducir el acoso y la impunidad del agresor. por lo cual la capacitación a los operadores es fundamental para prevenir la violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo, así como para atender de manera eficiente.

La capacitación se centra en los operadores de las unidades, quienes tienen gran responsabilidad de lo que sucede dentro de la unidad que operan y deberían ser los primeros en comprender la situación, contener y actuar a favor de la víctima. Para realizar la capacitación inicialmente es importante poder comprender las estructuras de pensamiento de los operadores, ya que puede que ellos mismos están propiciando que se generen estas situaciones de acoso al no empatizar con las situaciones que ponen en riesgo la integridad de las mujeres y niñas, por lo cual la importancia de generar una capacitación lúdica que permita la reflexión colectiva respecto a los micromachismos que reproducen.

Las capacitaciones se realizarán con los operadores acreditados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y tiene por objetivo final que se vincule con el “protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo” de igual forma que los operadores sean promotores de la campaña para prevenir la violencia en las unidades de transporte.

La capacitación consistirá en una sesión de 8 horas, con grupos de máximo 30 personas, se utilizarán técnicas lúdicas y expositivas, a cada participante se le entregará un cuaderno de trabajo, con los conceptos básicos y el protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público.

Temas:

- Conceptos básicos y encuadre sobre violencia y género.
- La violencia contra las mujeres en San Luis Potosí.
- tipos de violencia en el transporte público.
- Presentación de resultados del diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.
- Niñas y mujeres en el espacio público
- El papel del operador del transporte urbano.
- Protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público

Protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo

El protocolo se realizará de manera participativa con policías integrantes de las unidades especializadas de atención a la violencia de género de la Secretaría de Seguridad Pública, así como con permisionarios de las rutas de transporte público colectivo y operadores de los autobuses, de tal forma de generar un protocolo eficiente, que dé respuesta a las necesidades de las mujeres víctimas de violencia, sin exponer la integridad de las víctimas o los operadores.

Capacitación a policías integrantes de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.

Los policías integrantes de las unidades especializadas de atención a la violencia de género serán los intervinientes principales para atender auxilios relacionados a violencia contra las mujeres en el transporte público, de tal forma que cuando exista una llamada de emergencia, los operadores del 911 despacharán de manera prioritaria a los integrantes de las unidades.

Por ello la importancia de capacitar a los policías para ejecutar correctamente el protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público colectivo. La capacitación consistirá en 2 sesiones de 4 horas, en grupos de máximo 10 policías, de tal manera de no afectar la operatividad de las unidades. se utilizarán técnicas lúdicas, reflexivas y expositivas.

Campaña de prevención de acosos sexual en el transporte público colectivo.

El diseño de la campaña se realizará con la información obtenida del diagnóstico de los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público, estará centrada en enviar un mensaje al posible agresor para inhibir la conducta y al mismo tiempo empoderar a las mujeres que sean víctimas de violencia.

Los medios que se utilizarán serán: stickers, postales, separadores, carteles, medallones, paliacates. de igual forma se prevé instalar espectaculares en los 2 municipios y realizar una campaña en medios digitales y medios tradicionales para posicionar la campaña en la opinión pública, promoviendo la cultura de la denuncia y generando un discurso que empodere a mujeres y niñas para denunciar todo tipo de violencia.

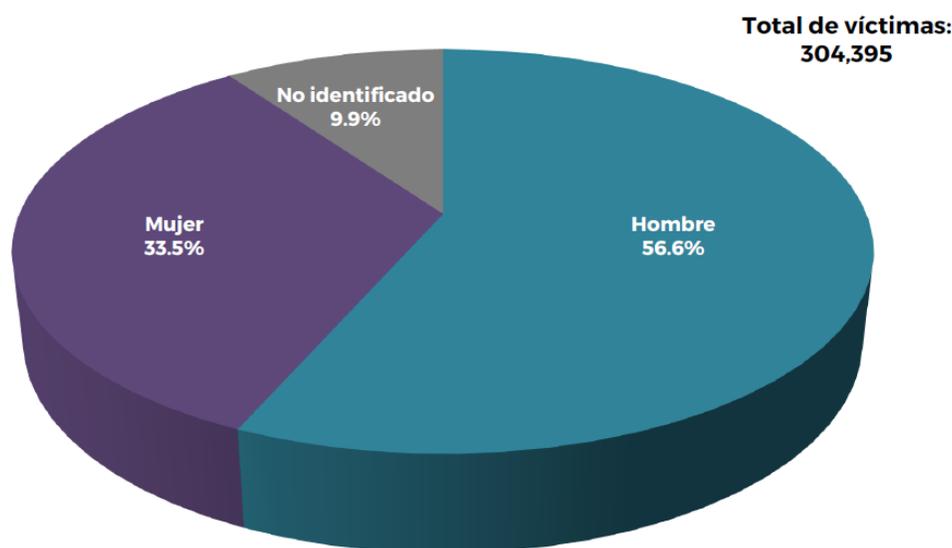
LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN EL ESTADO DE SAN LUIS POTOSÍ.

Existen distintas fuentes de información respecto a los delitos contra las mujeres, bases de datos de BANAVIM, INEGI, ONG's, etc. para este caso utilizaremos la información difundida por el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) ya que por medio de la conferencia de procuración de justicia el 5 de marzo emitieron los "Lineamientos para el registro y clasificación de los presuntos delitos de feminicidio para fines estadísticos" lo que significó un avance en la clasificación de los delitos con perspectiva de género, de igual forma con la nueva metodología para el registro de los mismo, se permite de manera mas eficaz identificar el sexo de las víctimas de delitos.

Del periodo de enero a noviembre del 2019 del universo total de víctimas de delitos a nivel nacional el 33.5% fueron mujeres. De las cuales el 57% fue victima de lesiones dolosas, el 16% de lesiones culposas, el 2.5% fueron victimas de homicidio doloso y el .9% de feminicidio.

PARTICIPACIÓN RELATIVA DEL TOTAL DE VÍCTIMAS POR SEXO (%)*

Enero - noviembre 2019



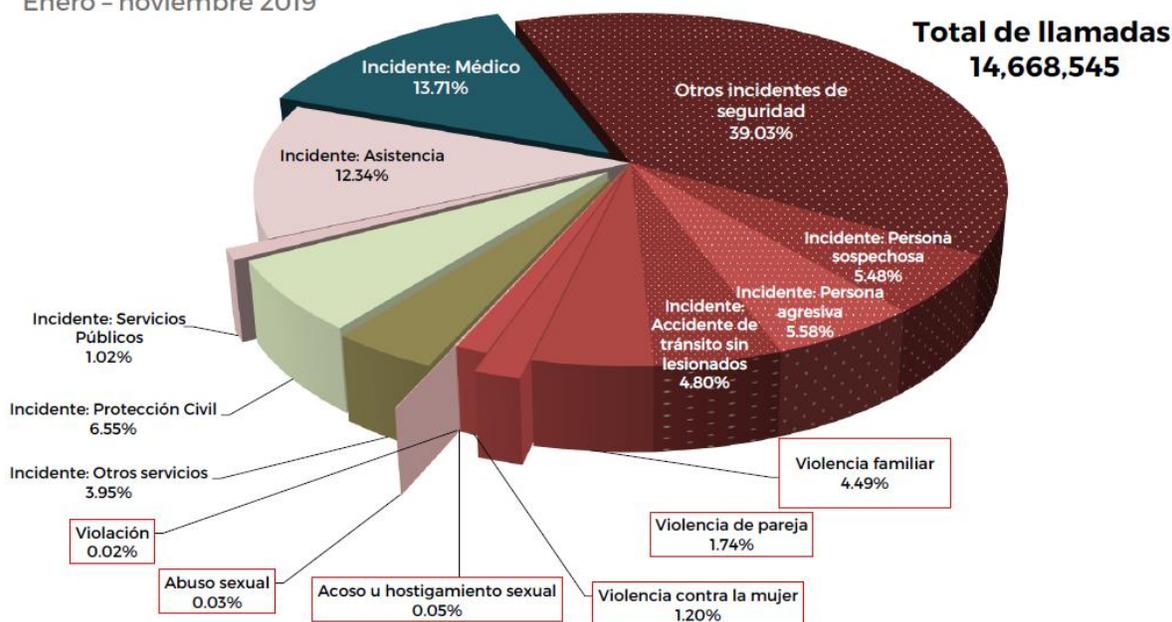
En el periodo de enero a noviembre de 2019 se han registrado 890 victimas de feminicidio, de las cuales 22 se registraron en el estado de San Luis Potosí, siendo una tasa de 1.51 feminicidios por 100,000 mujeres habitantes en el Estado. cabe resaltar que el municipio de San Luis Potosí se ubica en 5° lugar nacional en el listado de los 100 municipios con mas feminicidios, ya que se registraron en ese periodo 12 feminicidios, de igual forma en el mismo listado se ubica en la posición 65° el municipio de Soledad de Graciano Sánchez con 4 feminicidios.

Respecto al delito de homicidio doloso donde las víctimas son mujeres se registraron un total de 20 víctimas, dando como resultado un total de 42 mujeres víctimas de muertes violentas en el estado de San Luis Potosí.

Dentro de las estadísticas con perspectiva de género se encuentran las llamadas a los servicios de emergencia del 911.

PARTICIPACIÓN RELATIVA DE LOS INCIDENTES DE EMERGENCIA EN EL TOTAL DE LLAMADAS REALES (%)*

Enero - noviembre 2019



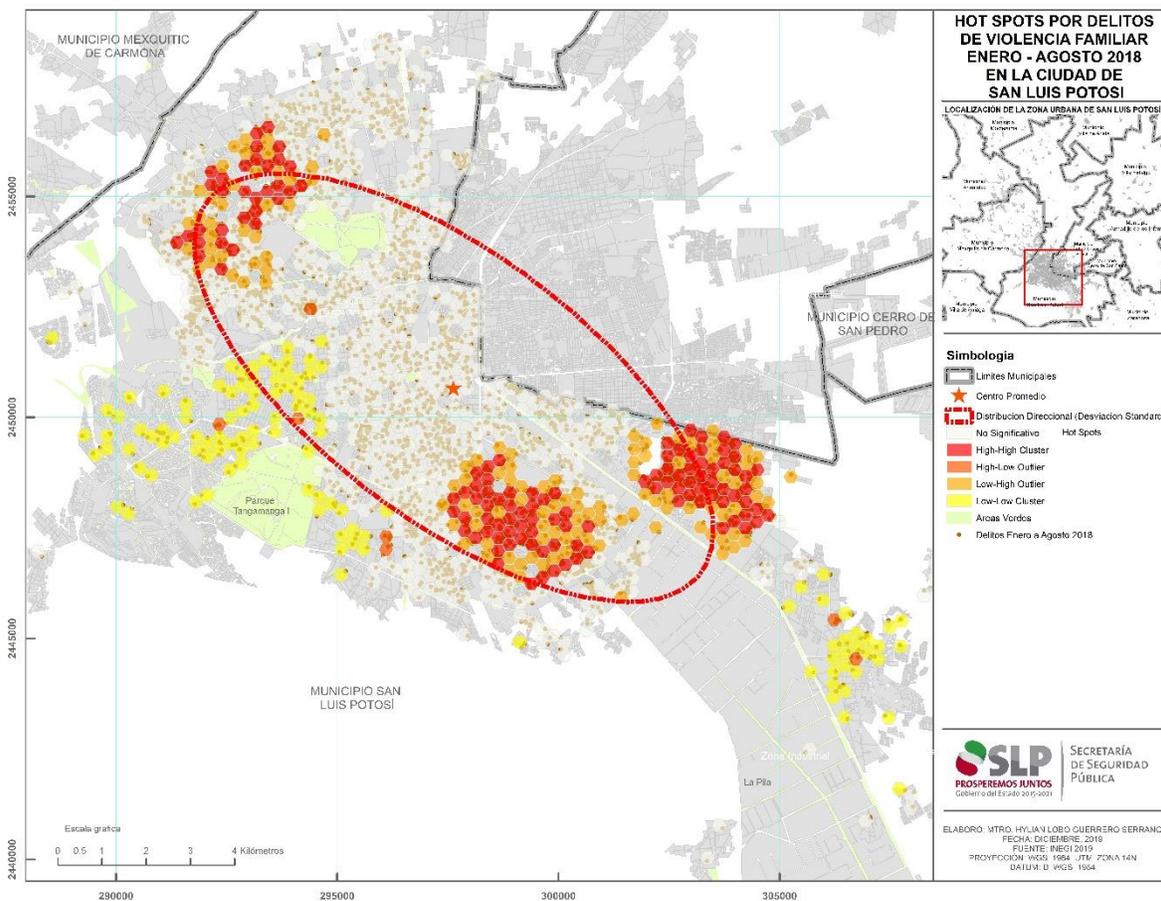
En el periodo de enero a noviembre del 2019 se registraron en los servicios de emergencia 176,065 llamadas de emergencia relacionadas con incidentes de violencia contra la mujer. De estas 3,045 se presentaron en el Estado de San Luis Potosí, con una tasa de 209.1 llamadas por 100,000 mujeres habitantes, colocándose por debajo de la media nacional de 272.5.

Respecto a los incidentes de abuso sexual, se han registrado un universo total nacional de 4,969 llamadas de emergencia, de las cuales 152 se registraron en el estado de San Luis Potosí, colocándose en el 8° lugar nacional, respecto a los incidentes de acoso y hostigamiento sexual se han registrado 6,916 a nivel nacional de los cuales 116 se registraron en el estado de San Luis Potosí, colocándose en la posición 15 a nivel nacional.

En cuanto a los incidentes de violación reportados a los servicios de emergencia se ha registrado 3,573, cabe mencionar que no están relacionados con una carpeta de investigación, ya que por la naturaleza del mismo delito existen víctimas que deciden no interponer una denuncia ante las procuradurías o fiscalías. De estos incidentes 94 se registraron en el Estado de San Luis Potosí, colocándose en el 10° lugar nacional.

Existen otros dos tipos de violencias que nos permiten tener una imagen global de la violencia hacia las mujeres, que son; la violencia de pareja y la violencia familiar, en tanto a la violencia de pareja se han registrado a nivel nacional un total de 254,939 incidentes, de los cuales 3,512 se registraron en el Estado de San Luis Potosí con una tasa de 241 incidentes por 100,000 mujeres habitantes, colocando al estado en 16 lugar nacional.

En cuanto a los incidentes de violencia familiar se han registrado para el mismo periodo de enero a noviembre del 2019 un total de 658,684 llamadas y auxilios para atender casos de violencia familiar donde la victima es una mujer. Siendo que 15,494 de estos incidentes se registraron en el estado de San Luis Potosí, con una tasa de 1,063.8 mujeres victimas por 100,000 mujeres habitantes. Colocando al estado en la posición 14° y por encima de la media nacional. Esto nos da un panorama general de la normalización de la violencia contra mujeres y niñas, y más aún de la alta frecuencia de los delitos sexuales cometidos en agravio de mujeres y niñas.



RESUMEN EJECUTIVO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA

Dentro de la lógica de cambio del proyecto para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez se identificó como primer paso conocer la situación que guarda la violencia contra las mujeres en el transporte público, para lo cual se diseñó un instrumento para recabar la información de las experiencias de niñas, adolescentes y mujeres en el transporte público, así como paradas de autobús.

En el transcurso de aplicar el instrumento y recolectar la información es que logramos identificar los niveles de acoso y hostigamiento, así como las actitudes de todos los actores, la víctima, el agresor y los observadores, e incluso por parte de las autoridades, que suelen minimizar este tipo de actos, producto de estas observaciones es que se sintetizó con el diseño del acosómetro, instrumento similar al violentómetro, pero específico para los niveles de violencia sexual que se presentan en el transporte público, indicando que se debe de hacer en cada nivel de violencia.

Otro elemento que se utilizó producto del diagnóstico fue las recomendaciones que hicieron las usuarias, sobre que cosas podrían servir para reducir la violencia sexual, en donde se identificó que cambiar las actitudes de las usuarias que son testigos de escenas de acoso sería fundamental para reducir esta violencia, señalando al agresor, ya que estos se escudan en el anonimato y en la inacción de las víctimas, por lo cual se diseñó la campaña bajo el lema “cuenta conmigo”

De igual forma la campaña se diseñó en concordancia con el protocolo de atención a la violencia sexual en el transporte público, ya que las unidades cuentan actualmente con botones de pánico y en algunos casos con cámaras de videovigilancia conectadas a los servicios de emergencia del 911 controlados por el C5i2 de la Secretaría de Seguridad Pública de Gobierno del Estado. Por lo cual en todos los medios diseñados se invita a la población a denunciar a los servicios de emergencia del 911 y ya que los números de apoyo a las mujeres son despachados desde el 911 es que no se agregó el 072 para evitar confundir a las y los usuarios.

De igual forma se diseñaron espectaculares que fueron colocados en 5 puntos de la zona metropolitana de San Luis Potosí, en donde se calcula un impacto de 3600 personas por hora. De igual forma se entregaron diversos materiales promocionales de la campaña, los cuales buscan ser atractivos para las y los usuarios, tomando en cuenta que se busca sumar a los hombres como aliados de la campaña es que se diseñaron y distribuyeron materiales dirigidos a ellos.

Respecto al protocolo, este se diseñó de manera participativa con policías de la unidad especializada de atención a la violencia familiar y de género, policías de la fuerza metropolitana y operadores de los servicios de emergencia del 911, esto con la finalidad de observar el proceso desde la llamada de auxilio, o la activación del botón de pánico, la validación de la emergencia, el despacho de la unidad, el arribo de los policías al auxilio, el tiempo de respuesta, las condiciones de la víctima, los tipos de víctimas que se pueden presentar y la posibilidad de tener un detenido.

Con esta información se diseñó el protocolo y se sometió a la aprobación de la secretaria de seguridad pública, una vez contando con la aprobación se procedió a capacitar a los policías integrantes de la unidad especializada en atención a la violencia familiar y de género.

Finalmente se capacito a 1,000 operadores de transporte público de diversas rutas, cabe mencionar que el servicio de transporte publico esta concesionado a particulares, por lo cual fue necesario convocar por medio de la Secretaria de Seguridad Pública a los representantes de las empresas que cuentan con las concesiones, para sensibilizarlos respecto al proyecto, en esta sesión se les presentaron los principales resultados del diagnostico realizado.

Las capacitaciones se realizaron en las instalaciones de las empresas, algunos de los operadores tenían conocimientos previos lo que facilito el proceso, sin embargo también existieron algunos operadores con muchas resistencias, uno de los elementos que mencionaron de manera reiterada fue que si ellos intervienen para detener a alguien que esta acosando, sienten miedo de que esa persona no sea procesada y que después busque vengarse, ya que en algunas ocasiones ha sucedido con personas que se dedican al robo.

Otra de las resistencias fue respecto a que su trabajo no esta relacionado con atender a las y los pasajeros, por lo cual se reforzo la imagen de la autoridad al interior de la unidad, así como la responsabilidad más allá de su empleo, sino la responsabilidad como seres humanos, para evitar que niñas, adolescentes y mujeres sean victimas de violencia sexual que pueden marcarlas para el resto de su vida. Ante este discurso se obtuvo una mejor respuesta por parte de los operadores, cabe mencionar que en los casos de operadoras estas resistencias no se presentaron.

Y finalmente se coloco los carteles y stickers al interior de las unidades de transporte publico de las y los operadores que fueron capacitados y se les hizo entrega del fotoboton distintivo como aliados de la campaña “cuenta conmigo”

I.- DIAGNÓSTICO PARA IDENTIFICAR LOS TIPOS DE VIOLENCIA CONTRA MUJERES Y NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.

LA MOVILIDAD URBANA

La movilidad es una necesidad de los seres humanos, la cual se determina por las actividades que cada individuo realiza, y los medios con los que cuenta para realizarla, las experiencias de movilidad se diferencian entre un peatón, un pasajero de autobús, taxi, Uber o un ciclista, motociclista o automovilista.

Estas experiencias también son distintas por sexo, edad, nivel socioeconómico, población urbana o rural, es por ello necesario analizar la movilidad con perspectiva de género. Si bien sabemos que las mujeres realizan trayectos más cortos, pero más trayectos en su labor cotidiana, es cierto que estos se realizan frecuentemente por transporte público. Existen diversos estudios latinoamericanos que dan cuenta de la desigualdad en las experiencias en el transporte público por condición de género, siendo que las experiencias de las mujeres aumentan tanto en el trayecto como en la espera del transporte público, siendo víctimas de acoso, abuso, hostigamiento e incluso violación.

En ciudades industriales, en las que la mano de obra de las manufactureras es predominantemente de mujeres, se tiende a precarizar los servicios públicos de movilidad, la organización de origen sueco *Include gender* ha establecido en el estudio *“gender, travel and job Access: evidence from Buenos Aires”* que “la forma en que los hombres se desplazan representa costos ambientales y económicos significativos. Si los hombres empezaran a desplazarse como las mujeres, los beneficios para la sociedad serían importantes”.

Esto es precisamente por los patrones de movilidad que tienen las mujeres resultan más sostenibles que los que tienen los hombres, ya que los hombres usan mayormente vehículos particulares para sus traslados y las mujeres realizan muchos viajes a pie y en transporte público. Sin embargo estos patrones no son necesariamente resultado de una conciencia ecológica o una intencionalidad de reducir la huella de carbono, tiene que ver con la falta de posibilidades tanto económicas como culturales que limita de facto sus opciones de movilidad, en este sentido las mujeres se ven obligadas a moverse a pie porque no implica un costo económico, más cuando las mujeres se encuentran en situación de dependencia económica y las posibilidades de acceder a un automóvil son escasas para la mayoría de ellas.

Otra de las razones por las cuales las mujeres se movilizan a pie es porque las rutas de transporte están diseñadas por hombres, pensando en las necesidades de movilidad de los hombres, por tanto, resulta más costoso y tardado en desplazarse principalmente a lugares relacionados con las tareas del cuidado.

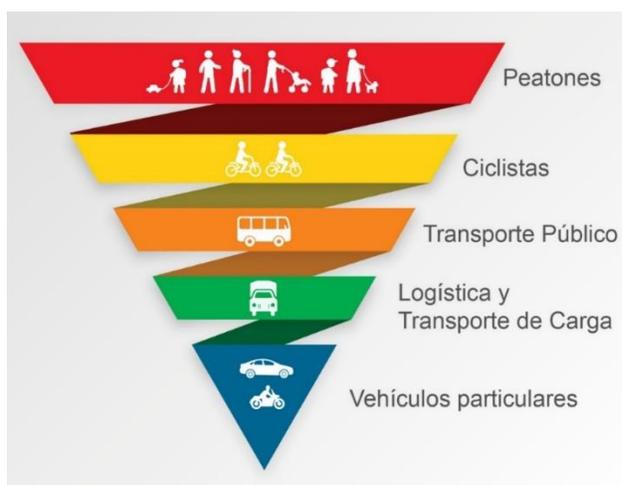
Pensar en la movilidad a pie implica también un riesgo, ya que las mujeres al moverse a pie se exponen a ser víctimas de violencia, desde acoso sexual, hostigamiento, robo, lesiones o incluso violación y feminicidio, por lo cual las mujeres se ven obligadas a diseñar sus itinerarios en horarios que se consideran más seguros,

entendiéndose que evitar movilizarse muy temprano o por la noche, buscar calles iluminadas o con mayor afluencia vehicular, lo que generalmente provoca que sus rutas sean mas largas, por tanto la inversión de tiempo es mayor, de igual forma la movilidad a pie limita las posibilidades de realizar distancias largas y el numero de actividades que pueden realizar en un solo día.

Por otra parte se encuentra el transporte publico (colectivo o particular) que idealmente debería de representar un espacio seguro para las mujeres, sin embargo en países latinoamericanos las mujeres refieren que uno de los lugares donde mas se sienten inseguras es el transporte público o en las paradas de autobús, y esta percepción de inseguridad se da a partir de las experiencias propias y de personas próximas, las mujeres tienen que pensar desde un día antes que tipo de vestimenta y calzado van a usar, dependiendo de los medios que usaran para su movilidad, así como los horarios y otros factores del mobiliario urbano como puentes peatonales, o incluso tener que atravesar lotes baldíos y caminos de terracería.

Teniendo en cuenta estos factores es que establecemos que la movilidad de las ciudades debe ser pensada con perspectiva de género, desde la disposición del mobiliario urbano, la iluminación, los medios de transporte, la saturación de los medios de transporte y la cultura para evitar delitos sexuales deben ser fundamentales para que las mujeres tengan acceso a formas de movilidad seguras, asequibles y eficientes. Por tanto, es fundamental que las mujeres participen en los procesos de planeación de los desarrollos urbanos y los medios de transporte.

Contexto de movilidad en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez



La Zona Metropolitana de San Luis Potosí (ZMSLP) se integra por dos municipios centrales: la capital del estado y el de Soledad de Graciano Sánchez, y seis localidades en modalidad urbana, entre las que se encuentran: Laguna de Santa Rita, Escalerillas, La Pila y Rancho Nuevo. Por su localización geográfica: conectividad regional, nacional e internacional; infraestructura logística e industrial y oferta de servicios educativos y de investigación, la ZMSLP —de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, A. C.— se ubica como una de las

ciudades con nivel medio alto de competitividad y desarrollo de la región centro-occidente de México, por lo que se pronostica un crecimiento continuo.

Por ser un cluster automotriz en crecimiento es que se han generado problemáticas de movilidad en ambos municipios, ya que las personas privilegian el uso del automóvil particular por encima del transporte colectivo, y esto tiene que ver con una idea de “status” que le otorga a la persona contar con un vehículo y por otra parte

por contar con un sistema de transporte público colectivo que no responde a las necesidades de movilidad de los habitantes.

Violencia sexual y autocuidado

Cuando hablamos de abuso y acoso sexual en el transporte público contra las mujeres, prácticamente no existe alguna que no haya tenido alguna vez en la vida una experiencia de este tipo, por lo cual le pedimos a mujeres de distintos sectores, profesiones, colonias etc. que nos compartieran sus experiencias de autocuidado ¿Qué hace una mujer que tiene que usar el transporte público para evitar ser víctima de violencia sexual? Para reservar la identidad se usaron nombres ficticios

Cuando yo era estudiante de la facultad del habitad, tenía que tomar el camión todos los días, en alguna ocasión un señor se aprovechó de que había mucha gente para frotar sus genitales contra mi cuerpo, ha sido mi peor experiencia, después de eso, lo que tuve que hacer fue usar la mochila con los dos tirantes y dejar los tirantes lo más largo posible para que la mochila quedara a la altura de mis nalgas y así evitar que otra vez me sucediera esto.

Patricia, 36 años de edad.

Yo me desarrollé muy joven, en segundo de secundaria mis senos llamaban la atención, incluso cuando vestía el uniforme, era muy molesto que los hombres se paraban cerca de mí para observar mis senos y decir vulgaridades, me sentía como violada, por eso es que empecé a usar sudaderas muy grandes, incluso en época de calor, también siempre que me subía a un camión busco los lugares que están del lado de la ventana, o me siento al lado de alguna señora, no sé, pero siento que eso me da seguridad.

Daniela, 21 años de edad

Yo tendría unos 12 años, estaba en primer año de secundaria y me daba pena que mis papas me llevaran, sentía que ya podía ir sola, así que mis papas accedieron, pero el primer día que mis papas me dejaron ir sola a la secundaria, me levante más temprano para no perder al camión, espere un rato y cuando llegué me subí, y como pensé que se podía llenar me fui a sentar en los últimos asientos, justo detrás de la barrera que está del lado de la puerta de bajada, después de un rato voltee y el señor que estaba sentado al otro extremo, como a 4 lugares de distancia, llevaba su pene fuera del pantalón, masturbándose, cuando vio que lo vi, me dijo algo que no recuerdo, me guiño el ojo y volvió a ver su pene, me congelé por un momento, me pare, toque el timbre y me baje, el resto del camino lo camine, me sentía tan mal que nunca le dije a mis papás y durante más de un

año camine el trayecto de ida y de regreso a la escuela, hasta que tuve el valor de volver a subirme a un camión y eso porque iban más compañeros de la secu, desde entonces siempre busco ir acompañada.

Alexa, 24 años.

Para mí el acoso en el camión es cosa de todos los días, ni me acuerdo cuando fue la primera vez que me hostigaron sexualmente, pero lo que sí es que cuando me subo a un camión, llevo el cambio exacto, para que el chofer no me tenga que dar el dinero en la mano de regreso, porque son unos puercos y te agarran la mano, siempre busco sentarme del lado de la ventana y en los asientos de adelante, cuando puedo me bajo también por la puerta de adelante, para no tener que pasar todo el pasillo porque ahí mero es donde se aprovechan, si me toca ir parada uso todo para evitar que se me acerquen, saco mis codos, nunca agarro el pasamanos, cuando un hombre va a pasar giro mi cuerpo para que no me toque, pero aun así en cualquier descuido vuelve a pasar y es asqueroso.

Karina, 27 años

Las medidas de prevención respecto al acoso en el transporte público que realizo son:

- Ir acompañada, por compañeros de la universidad
- Tomar en el punto más cercano la ruta que requiera
- No utilizar ropa que sea llamativa es decir (escotes, faldas, vestidos)
- No utilizar audífonos ya que puede que no escuchen cuando alguien me esté alertando sobre algo o alguien
- Sentarme en un asiento vacío o en su defecto con una mujer sentada
- Tomar una postura firme y sin rozar a nadie en los casos en los que este viajando de pie
- Siempre observar a las personas de mi alrededor

Andy, 19 años

Hace unos meses tuve una experiencia que no le deseo a nadie, estaba esperando el camión afuera de una clínica, ya era noche y no había muchos camiones, como de esa ruta tienen varias como sub rutas es que cuando llego el camión le pregunte si iba hacia donde yo lo necesitaba, me contesto que sí y me subí, pero en cuanto me subí sentí que algo iba mal, yo era la única pasajera, y después de unos minutos se salió de la ruta, yo empecé a preguntarle si era la ruta correcta y no me contesto, el chofer iba acompañado de una “chalan” y entre ellos hablaban, pero a mí no me decían nada, el camión se detuvo en un lote baldío con camino de terracería, para acabarla yo no traía saldo, se acercaron hacia mí el chofer y el chalan y empezaron a tocarme, sabía que me iban a violar, pero en eso se acercó una persona al camión y el chofer se bajó, yo aproveche el descuido y me baje, y cuando me iba bajando cerraron las puertas, me prensaron un brazo, aún tengo las

marcas, termine de sacar mi cuerpo y me fui corriendo hasta que encontré una tienda donde pedí ayuda, desde entonces no tomo camiones de noche, quisiera no tomarlos nunca pero no tengo auto.

Janeth, 30 años.

Para ser honesta, cuando tengo que abordar el transporte público, trato de vestir lo más “tapada” posible, es decir, aunque estemos a 35° tengo que subir con jeans y bufanda para tapar el escote. Si tengo que usar algún vestido a falda, mejor tomo un taxi.

Citlali, 28 años

Existe una ruta de transporte que me lleva de mi casa a varios sitios de la ciudad, sin embargo, tarda entre 20 y 30 minutos en pasar, sumándole el tiempo de recorrido es casi una hora o más en llegar al lugar que vaya, pero prefiero salir con tiempo de anticipación y esperar esta ruta, porque no se llena y los choferes se caracterizan por ser amables y considerados.

Julia, 21 años

Generalmente para llegar a mi universidad tengo que tomar el transporte público a las 6:00 de la mañana, trato de llegar a esa hora exacta ya que si se me pasa el primer camión el de la siguiente viene súper lleno de gente prefiero llegar antes a la universidad y esperar sola en la cafetería.

Karla, 19 años

Para poder llegar sana y salva a mi lugar de trabajo todos los días en la mañana al tomar el autobús llevo en mi mano un gas lacrimógeno en forma de labial ya que en mi ruta siempre se sube un señor que acosa y mira de manera lasciva. Prefiero bajar una cuadra antes y caminar ya que generalmente baja en el mismo lugar que yo.

Camila, 26 años.

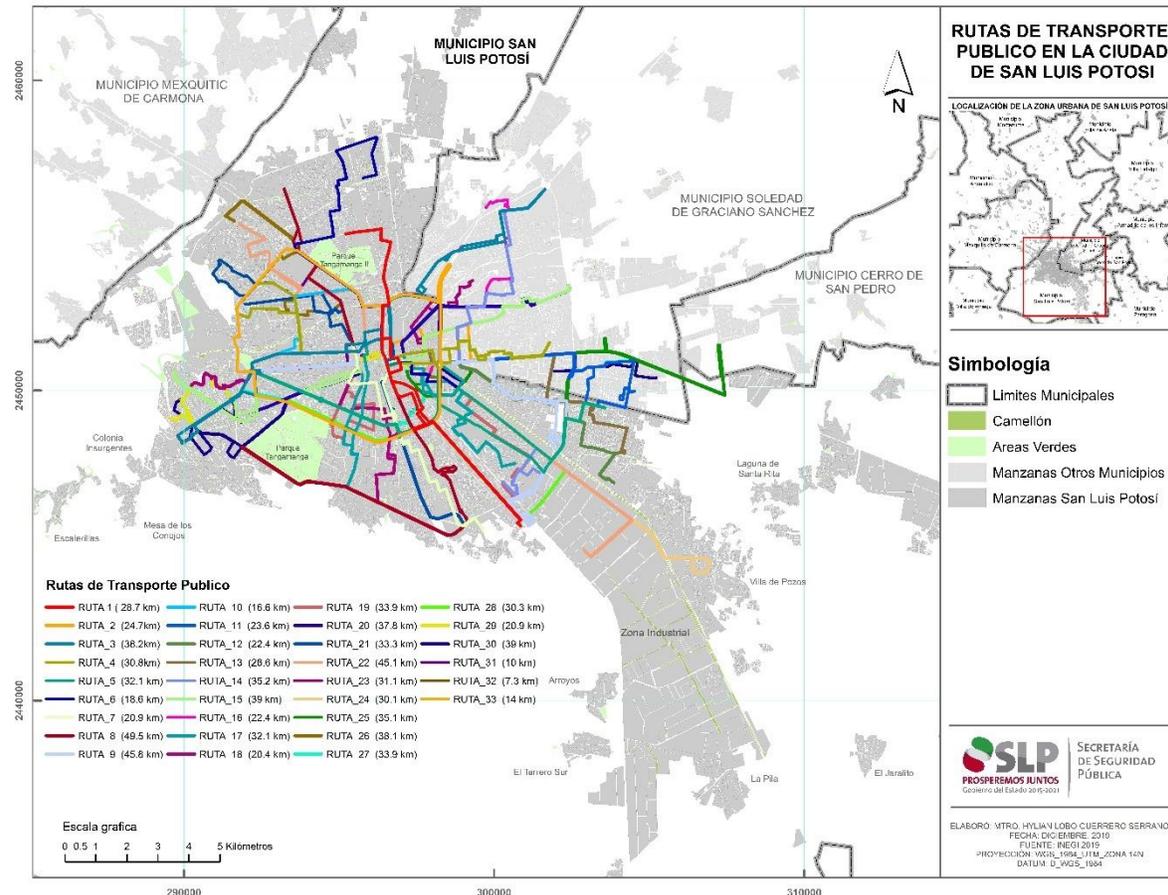
Todos los días cuando voy en el camión lo primero que hago como medida de protección es sentarme en el asiento cercano al conductor del transporte, ya que en cualquier situación considero podre pedir ayuda a él.

Paulina, 22 años.

Rutas de transporte público urbano en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez

- Ruta 01 (Progreso - Centro - Tlaxcala)
- Ruta 02 (Av. Saucito - Morales - Hospital Central - Av. Salvador Nava)
- Ruta 03 (Fracc. Puerta Real - Soledad - San Felipe - Centro - Zona Universitaria - COBACH 26)
- Ruta 04 (Colonia Juárez - Alameda - Jacarandas)
- Ruta 05 (Fracc. Libertad - Av. Industrias - Av. Salvador Nava - Himno Nacional - Hospital Central)
- Ruta 06 (Las Flores - Saucito - Alameda - T.T.P.)
- Ruta 07 (Aguaje - Satelite - Juarez - Alameda - Vellejo)
- Ruta 08 (Saucito - Pedro Moreno - Alameda - Constitución)
- Ruta 09 (Aguaje 2000 - Prados Primera - Ricardo B. Anaya - Alameda - Morales)
- Ruta 10 (Perimetral)
- Ruta 11 (La Libertad - Cactus - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 12 (Fracc. Santa Barbara - Las Mercedes - Prados Segunda - Ricardo B. Anaya - Alameda)
- Ruta 13 (Las Mercedes - Fracc. Libertad - Abastos - Carr. Rioverde - Alameda)
- Ruta 14 (Soledad - Polvorín - Ricardo B. Anaya - Arbolitos)
- Ruta 15 (Valentín Amador - Alameda - Santos Degollado - Hospital Central - Cordillera Himalaya)
- Ruta 16 (San Felipe - Alameda - Av. de los Pinos - El Morro - Soledad)
- Ruta 17 (Jardines del Sur - Alameda - Independencia - S.E.P. - Hospital del Niño y la Mujer - Tierra Blanca)
- Ruta 18 Norte (Fracc. Rivera - Pavón - Acceso Norte - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 18 Sur (Tierra Blanca - 5 de Mayo - Estadio - Alameda)
- Ruta 19 (Arbolitos - Valle Dorado - Alameda - Coronel Romero - Balcones del Valle)
- Ruta 20 (Fracc. La Virgen - Av. México - Alameda - Lomas - COBACH 26)
- Ruta 21 (Av. Juárez - Alameda - Reyitos - Jacarandas - Las Julias)
- Ruta 22 (CONALEP - Av. Industrias - Alameda - Retornos)
- Ruta 23 (Hogares Populares Pavón - Industrial Mexicana - Alameda - Zona Universitaria - Lomas - Himalaya)
- Ruta 24 (Jassos - Santa Rita - Pozos - Av. Industrias - Alameda)
- Ruta 25 (Los Gomez - Ricardo B. Anaya - El Paseo - Alameda)
- Ruta 26 (Colonia Wenceslao Victoria - Saucito - Piedras - Pedro Moreno - T.T.P.)
- Ruta 27 (Villas del Sol - Cactus - Ricardo B. Anaya - Himno Nacional - Hospital Central)
- Ruta 28 (Colonia Progreso - Av. Salvador Nava - Hospital Central - Muñoz - Ma. Cecilia)
- Ruta 29 (Radial Poniente)
- Ruta 30 (Villas del Sol - Ricardo B. Anaya - Hospital Central - Plaza San Luis - Av. Chapultepec)
- Ruta 31 (Radial Norte)
- Ruta 32 (Radial Sur)
- Ruta 33 (Tecnológico de San Luis - Alameda - Cruz Roja - Santuario de Guadalupe)
- Ruta 34 (Avenida Ferrocarril - Alameda - Constitución - Av. Salvador Nava - Morales)
- Ruta 35 (Ciudad Satélite - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 36 (Fracc. La Virgen - Av. San Pedro - Alameda - Eje Vial)
- Ruta 37 (Fracc. La Virgen - Valentín Amador - Alameda - Eje Vial)
- Ruta 38 (Villa María - Molinos del Rey - Fracc. Los Alcatraces - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 39 (Cerro de San Pedro - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 40 (Saucito - Damian Carmona - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 41 (Picacho - San Marcos - Capulines - Nicolas Zapata - Alameda)
- Ruta 42 (San José del Barro - La Constancia - Soledad San Felipe - Centro)
- Ruta 43 (Prados Segunda - Plaza Sendero - Boulevard San Luis - Alameda)
- Ruta 44 (Las Mercedes - Plaza Sendero - Boulevard San Luis - Alameda)
- Ruta 45 (Fracc. Piquito de Oro - Fracc. Santo Tomas - Col. Morelos - San Felipe - Centro)
- Ruta 46 (Rinconada - Rancho Nuevo - Soledad - Pavón - Centro)
- Ruta 47 (Santa Rita - Pozos - Av. Industrias - Alameda)

- Ruta 48 (Frac. La Campiña - Pozos - Av. Industrias - Alameda)
- Ruta 49 (CERESO - Parque Tres Naciones - Carretera 57 - Alameda)
- Ruta 50 (Delegación La Pila - Eje 136 - Zona Industrial - Alameda)
- Ruta 51 (Delegación La Pila - Carr. Fed. 57 - Alameda)
- Ruta 52 (Alameda - Carr. Fed. 57 - General Motors)
- Ruta 55 (Col. Primero de enero - Angostura)



Como se puede observar en el mapa anterior, hacia la zona sur poniente, que es donde se encuentra la zona industrial mas grande, solo llegan dos rutas de transporte público, tomando en cuenta que miles de personas tienen que movilizarse a esta zona par; trabajar, buscar trabajo, ser proveedores, ofertar servicios, etc. es que deja a esta población con la necesidad de optar por otros medios de movilidad como; adquirir un automóvil propio, usar el transporte de persona, cambiar el lugar de residencia para que los trayectos sean más cortos, etc.

Las personas que optan por el transporte de personal deben de invertir un mayor tiempo en sus trasladas, un ejemplo sería una mujer que trabaja en el eje 140 y vive en la colonia Maria Cecilia, si su hora de entrada es a las 7:00 am, ella deberá levantarse a las 4:30 am, para trasladarse a pie al lugar en donde se detiene la unidad de transporte de personal (ya que estas son arbitrarias) y estar esperando esta unidad de transporte antes de las 5:30 am y lograr llegar a tiempo para iniciar la jornada laboral, de igual forma al terminal el turno, a esta

mujer le tomara dos horas llegar a su casa, lo que implica una inversión total de 4 horas cada día en su movilidad, restando este tiempo a actividades de ocio, recreativas, familiares o de cuidado.

La movilidad de todas las personas es un derecho que se ve limitado por una violencia de genero institucional, desde la planeación de las rutas, el costo del pasaje, la falta de capacitación a los operadores y los pocos o nulos controles para evitar que un agresor sexual sea operador de transporte publico colectivo, publico particular o de personal.

Para generar condiciones que mejoren la movilidad de las mujeres es necesario repensar toda la política de movilidad, buscando que sea interseccional, que dentro de esta política sin importar las diferencias todos puedan utilizarlos de manera segura, eficiente y asequible.

Con lo que respecta al presente proyecto, es que se realizo un diagnostico para determinar los tipos de violencia que viven las mujeres en el transporte público, esto para contar con información científica para el desarrollo de estrategias eficaces para reducir la violencia sexual en el transporte público.

METODOLOGÍA:

Para el levantamiento de la información se diseñó un instrumento para obtener las respuestas necesarias para el diagnóstico, se hizo una prueba con 25 usuarias del transporte público, para medir el tiempo de respuesta, una vez que se validaron las preguntas y el tiempo de respuesta se aplicaron en distintos horarios, y distintos puntos de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

Se buscó conocer la frecuencia en la que utilizan el transporte público, el tiempo de espera en las paradas de autobús, si han presenciado o sido víctimas de algún tipo de delito, así como si han sido victimas de abuso, acoso, hostigamiento o ataques sexuales en el transporte publico y/o en las paradas de autobús, de igual forma el instrumento permite conocer que tan seguras o inseguras se sienten las mujeres en torno a la movilidad.

Para calcular las muestras, se tomo como universo el 100% de mujeres habitantes de cada municipio, siendo que San Luis Potosí tiene 381,013 mujeres habitantes y Soledad de Graciano Sánchez tiene 117,350 mujeres habitantes, aplicando la formula de un nivel de confianza del 95% con un margen de error del +-3%, siendo un total de 700 cuestionarios en San Luis Potosí y 265 en Soledad de Graciano Sánchez.

Los ítems del instrumento fueron construidos por un equipo interdisciplinar de expertos en diferentes áreas, los cuales fueron cargados a una plataforma digital (ver anexo I). Se decidió hacerlo por este medio, ya que la plataforma permite hacer un seguimiento en tiempo real de las respuestas de cada una de las personas; de igual manera, se evitó conscientemente la palabra *drogas* durante la construcción de las preguntas, ya que al tener una connotación negativa se corría el riesgo de viciar la disposición de los estudiantes frente al instrumento y por tanto la calidad de las respuestas se vería afectada

Se validaron los resultados y la base de datos, tomando en cuenta que en algunas ocasiones las usuarias no terminaron de contestar la encuesta por razón de que su transporte llegó, por tanto, solo se utilizaron los

cuestionarios contestados en todos los reactivos. De igual forma se eliminaron aquellos que invisibilizaban las formas de violencia contra las mujeres.

Levantamiento de la información

La encuesta se levanto en el mes de septiembre del 2019 en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez. Se capacito previamente a 6 mujeres y 1 hombre para que conocieran el instrumento, el tiempo de respuesta, así como la plataforma digital en la que se elaboro el instrumento.

Se aplico durante 7 días en San Luis Potosí y 7 días en Soledad de Graciano Sánchez, de forma que se aplicaron encuestas todos los días de la semana para ambos municipios, respecto a los horarios se aplicaron encuestas en distintos segmentos horarios, iniciando a las 8:00 am y terminando a las 8:00 pm, de igual forma las encuestadoras se identificaron con un chaleco (tipo vial) y un gafete.

se aplicaron las encuestas en los principales centros de transferencia de ambos municipios, para contar con mayor numero de usuarias, directamente en las paradas de autobús, para evitar iniciar entrevistas con transeúntes que no eran usuarias del transporte publico colectivo.

Lo que represento un reto fue que al llegar el transporte que esperaba la usuaria que contestaba la encuesta, esta no se concluía por lo cual esas encuestas no se validaron para el resultado final del estudio.

De igual forma el encuestador de sexo masculino refirió que las usuarias tenían una mayor resistencia a contestar la encuesta en razón de su sexo, por lo cual para evitar sesgos, se determino que dejara de aplicar encuestas y que solo acompañara a los equipos de encuestadoras.

Análisis Estadístico

El análisis estadístico es una técnica para la interpretación de datos, con el fin de facilitar la toma de decisiones o para establecer la ocurrencia de un fenómeno. En este caso, se realizó estadística descriptiva, la cual, como su nombre lo indica, se enfoca en describir los datos a través de la captura de información que permite definir la población, su realidad y experiencias frente al conocimiento y consumo de sustancias legales e ilegales. No obstante, se debe aclarar que los resultados y conclusiones únicamente responden a la población seleccionada.

Los análisis se realizaron a partir del uso de tablas dinámicas, ya que estas permiten el cruce de variables, las cuales permiten realizar comparaciones, patrones o determinar tendencias entre los grupos encuestados.

I.I San Luis Potosí, S.L.P.

El municipio se encuentra localizado en la zona centro, de acuerdo con el Sistema Integral de Información Geográfica y Estadística del INEGI, al año 2015, la superficie total del municipio es de 1,471.7 km² y representa el 2.38% del territorio estatal, la población total es de 824 299 habitantes, formado parte de la 10° zona metropolitana más poblada en el país.

De acuerdo con el XIII Censo de Población y Vivienda, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2010, el estado cuenta con un total de 2 585 518 habitantes, de los cuales 1 260 366 son hombres y 1 325 152 mujeres. La ciudad de San Luis Potosí, según el INEGI, crece un 1.8 % anualmente. Sin embargo, su Zona Metropolitana crece el 3.8 %, una de las tasas de crecimiento más altas en México.

El crecimiento económico de la ciudad ha sido acelerado y sostenido gracias a factores como estabilidad social, paz laboral, gran desarrollo de infraestructura, inversión directa extranjera (IED), así como su geografía, ya que se ubica en el centro de las ciudades más grandes y de poderío económico en el país (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey), también en un radio de 400 kilómetros se encuentra el 70 % del PIB nacional y el 60 % de la población total del país.

A pesar del desarrollo económico de la ciudad, la infraestructura y equipamientos urbanos no han crecido en la misma medida, siendo una ciudad con rezago, ya que solo se cuenta con camiones de transporte público y taxis, así como los servicios que se ofrecen por medio de plataformas digitales, no existe un circuito de ciclovía que permita la movilidad de manera segura, así mismo no se cuenta con Metrobús, metro, tren ligero etc.

De igual forma la infraestructura de las paradas de autobús es deficiente, ya que no se cuenta con paradas que permitan a las y los usuarios protegerse de las inclemencias del clima, cuentan con deficiente o inexistente alumbrado público, mal planeadas, y un contrato de espacios publicitarios con estructuras al lado de las paradas de autobús, que limitan los campos visuales y por tanto provocan que sean víctimas de delitos como robo o delitos sexuales.

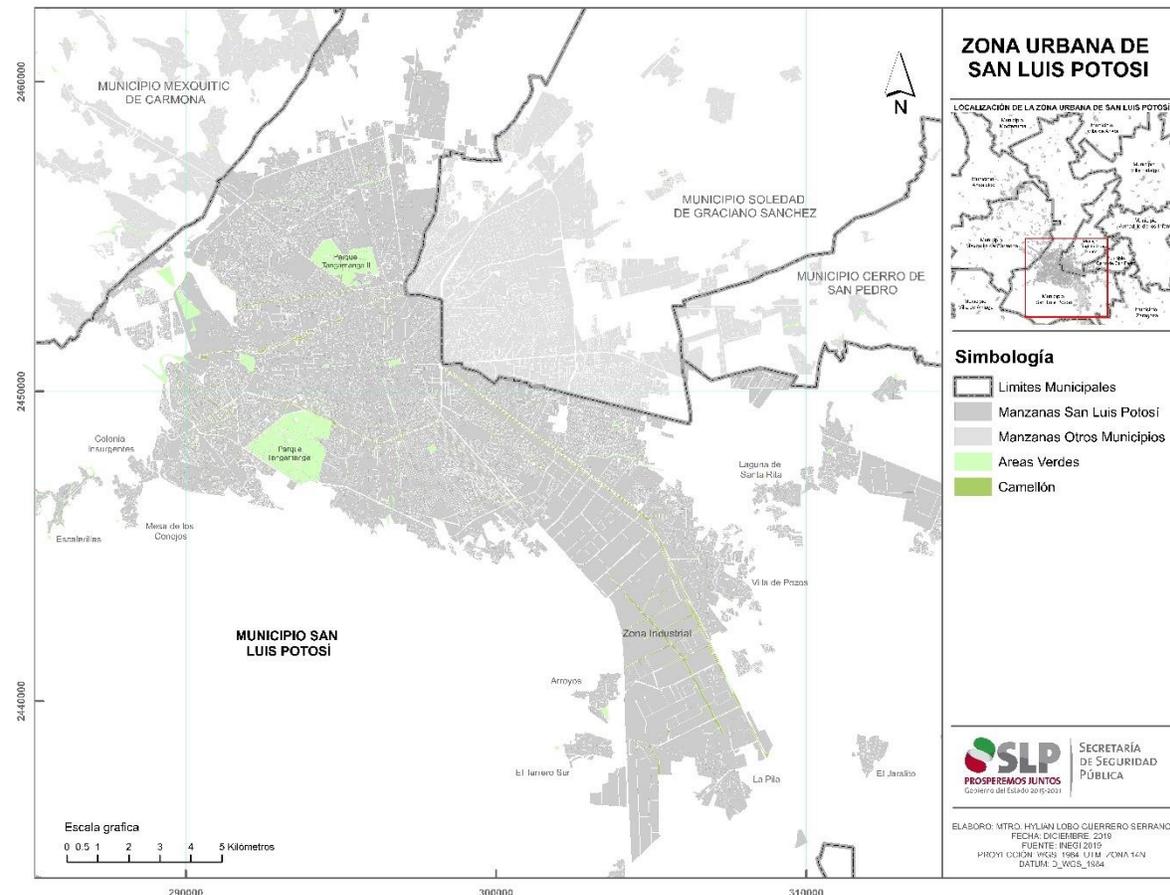
El municipio de San Luis Potosí comparte la movilidad con otros municipios de la zona metropolitana siendo un total de 55 rutas de transporte público que operan en un horario de 5:30 a 23:30, la ciudad no cuenta con transporte público nocturno. Cabe mencionar que, de acuerdo a la ley estatal de transporte público, se establece que el Estado tiene la obligación de prestar los servicios de transporte público urbano, sin embargo, estos se encuentran concesionados, el costo del pasaje es de 9.50 y para estudiantes tiene el 50% de descuento.

Principales resultados

Del total de mujeres encuestadas en el municipio de San Luis Potosí el 6% tenían menos de 16 años de edad, el 33% de 16 a 19 años de edad, el 43% de 20 a 30 años de edad, el 11% de 31 a 40 años, el 4% de 41 a 50 años de edad y el 3% mayores de 51 años de edad, respecto a sus ocupaciones el 45% refiere dedicarse a estudiar, el 25% trabaja, el 11% a labores del hogar, el 10% estudia y trabaja y el 8% no trabaja y no estudia.

Respecto a la frecuencia de uso del transporte público, el 49% refiere que lo utiliza todos los días de la semana, el 29% refiere que 5 días a la semana, 17% 3 días a la semana y el 5% solo lo utiliza los fines de semana. Esto se relaciona con el tipo de actividades que realizan las mujeres, estudiar, trabajar y dedicarse al cuidado, lo que implica que su movilidad sea con una mayor frecuencia.

Respecto al tiempo que esperan el transporte publico se identifico que el 25% espera entre 5 y 10 minutos, el 37% entre 11 y 15 minutos, el 23% de 16 a 20 minutos y el 15% mas de 30 minutos. Esto nos habla del tiempo que las usuarias del transporte publico se encuentran en situación de indefensión, tomando en cuenta que la mayoría de las paradas del transporte publico no cuentan con la infraestructura necesaria para generar



condiciones de seguridad, la falta de luminarias, la vegetación excesiva, los lotes baldíos cercanos y la presencia de pandillas son los principales factores que generar una percepción de inseguridad en las usuarias.

Es por lo anterior que al preguntarles que tan seguras – inseguras se sienten en las paradas de autobús, encontramos que el 29% se siente muy insegura y el 27% se sienten inseguras, solo el 4% refirió sentirse muy segura. En tanto a su percepción de seguridad en el interior de las unidades del transporte publico el 27% refirió sentirse muy insegura y otro 27% refirió sentirse insegura, lo cual implica que el 54% del total de las usuarias tiene una percepción de inseguridad al interior de las unidades del transporte público, las cuales son un ambiente controlado. Lo cual nos permite inferir la falta de presencia de la autoridad en estos espacios.

Pero esto no solo tiene que ver con la percepción, sino con las experiencias que han tenido las usuarias, ya que al preguntarles si han presenciado algún delito en las paradas de autobús o al interior de las unidades de transporte público, el 54% contestó que, si han presenciado delitos, de los cuales el 32.6% presenció acoso y hostigamiento sexual. El 31.4% robo con violencia, 15.1% robo sin violencia, el 11.6% vandalismo, 9.3% consumo de sustancias como alcohol y drogas.

Al preguntarles directamente si ellas han sido víctimas de hostigamiento o acoso sexual en el transporte público el 75% contestó que sí, las expresiones más comunes de violencia sexual son: miradas lascivas, piropos obscenos, tocamientos y frotamientos de hombres hacia el cuerpo de las mujeres. De igual forma se les preguntó con qué frecuencia se sienten acosadas en la parada de autobús, siendo que el 17% contestó que siempre, el 20% casi siempre y el 41% algunas veces, solo el 6% contestó que nunca se siente acosada en la parada de transporte

Respecto a la frecuencia con la cual se sienten acosadas al interior de las unidades de transporte público el 17% contestó que siempre, otro 17% contestó que casi siempre y 42% algunas veces, y solo el 6% contestó que nunca se siente acosada en el transporte público. A las mujeres que contestaron de manera afirmativa que han sido acosadas, se les preguntó a qué edad fue la primera vez que fueron acosadas, siendo que el 9% contestó que antes de los 12 años de edad, el 52% entre los 13 y 15 años de edad, el 33% de los 16 a los 20 años de edad y el 6% más de 21 años de edad.

Esto significa que las mujeres son acosadas de manera frecuente, iniciando este acoso en la adolescencia y preadolescencia, lo cual podría ser una de las razones por la cual se ha normalizado, al grado de que las y los testigos no intervienen al momento de presenciar un acto de violencia sexual contra niñas, adolescentes y jóvenes.

Se preguntó de manera general a las mujeres que han hecho al presenciar actos de acoso sexual en el transporte público, siendo que el 34% dice no hacer algo, el 30% pedir ayuda, el 17% apoyar a la víctima y el 11% intervenir directamente, solo el 2% denuncia o da aviso a las autoridades. Con lo cual se identifica el rol pasivo de las usuarias frente a un acto de violencia sexual, parte de la normalización, del discurso “a todas nos ha sucedido” o “no tiene caso denunciar porque a las autoridades no les interesa”

Se les pidió a las usuarias que identificaran quienes son los principales agresores sexuales en las unidades de transporte público, siendo que el 81% refiere que son hombres desconocidos, el 11% los operadores o checadores de las empresas de transporte público, el 6% identificó a vendedores ambulantes y el 2% a otras mujeres.

Respecto a los elementos que les genera inseguridad a las usuarias tanto en las paradas de autobús como al interior de las unidades de transporte público se identificó que la falta de luminarias, ausencia de cámaras de vigilancia en las paradas o dentro de las unidades y el exceso de pasajeros son los principales elementos que generan inseguridad en las mujeres. De igual forma se identificó que los horarios de mayor traslado de pasajeros son los horarios en los cuales aumenta las posibilidades de ser víctima de acoso, abuso u hostigamiento sexual

Finalmente, se les pregunto que consideran que sería útil para prevenir la violencia sexual en el transporte público y las paradas de autobús, siendo que mayormente identifican como un mayor apoyo entre mujeres sería necesario para prevenir la violencia sexual, así como la presencia de elementos de seguridad pública y cámaras de video vigilancia.

Principales hallazgos

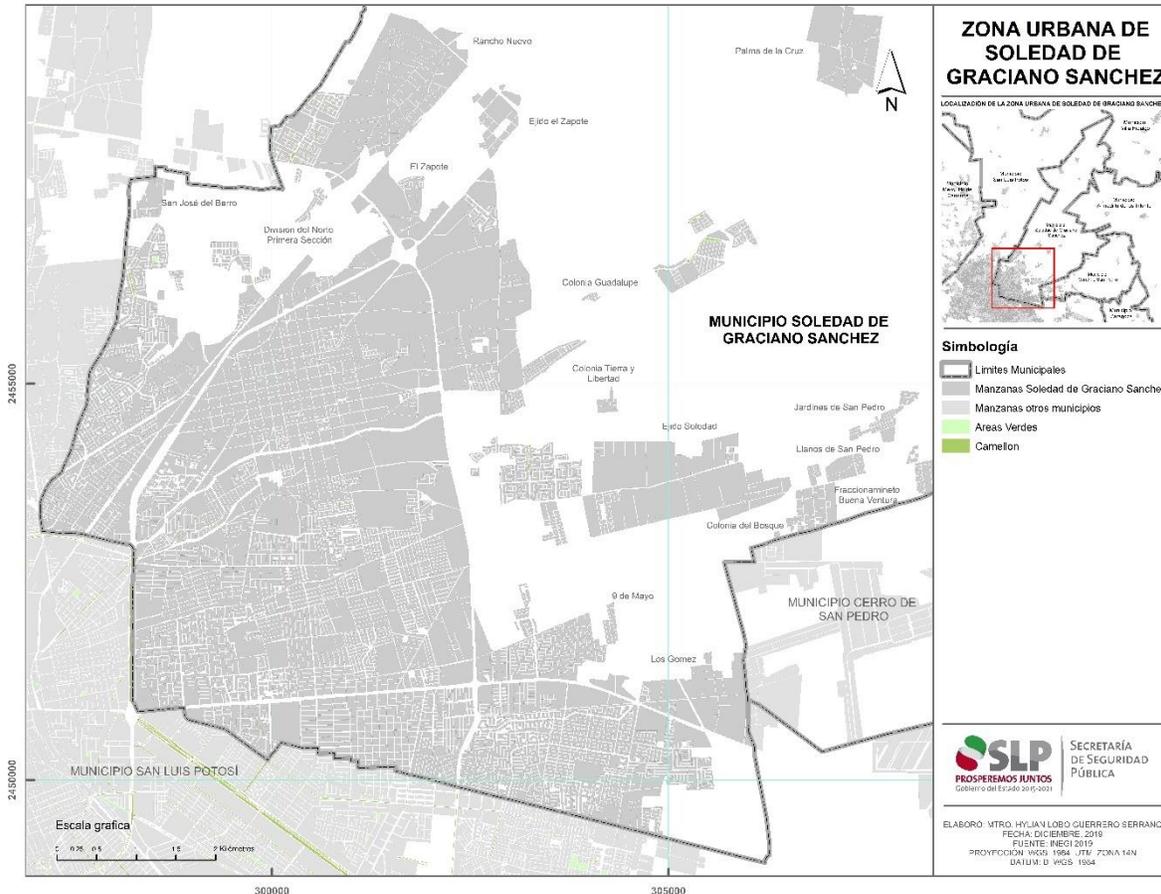
Como parte del trabajo de campo se solicitó a los encuestadores que compartieron sus experiencias en cuanto al levantamiento de la información y las actitudes de las adolescentes y mujeres entrevistadas, en cuanto al municipio de San Luis Potosí se encontró que tuvieron una mayor disposición para contestar la encuesta, de igual forma al principio había hombres y mujeres realizando el levantamiento de información, pero después del primer día, las mujeres habían logrado un mayor número de encuestas en una proporción de 3 a 1 respecto a los hombres, y esto porque las usuarias de transporte al ver un hombre que se acercaba lo rechazaban de manera inmediata, por lo cual se modificó la estrategia, siendo que solo participaron mujeres en el levantamiento de la información.

También se identificó que las adolescentes les incomodaban algunas preguntas, siendo que las mujeres más grandes contestaban con mayor naturalidad, como asumiendo que ser víctimas de acoso y abuso es parte del día a día, incluso se llegó a escuchar la expresión de “si no aguantas te toca caminar, pero ni así vas a estar a salvo”

Otro de los hallazgos fue la voluntad de las mujeres de sumarse a alguna campaña o movimiento para prevenir o ayudar a las niñas y jóvenes que son víctimas, reconociendo que como observadoras de este tipo de actos deciden no hacer nada.

I.II Soledad de Graciano Sánchez, S.L.P.

El Municipio de Soledad de Graciano Sánchez forma parte de la zona metropolitana de San Luis Potosí, contando con una población total de 309,342 habitantes (INEGI 2015) al igual que el resto del estado, el municipio cuenta con servicio de transporte urbano colectivo que se encuentra concesionado y supervisado por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T)



Actualmente son 16 de las 35 rutas del servicio metropolitano las que atraviesan el municipio dando un total de 520km de ruta aproximadamente la mayoría de las rutas enlazan al municipio con la capital potosina. Las cuales son: 02, 03, 04, 09, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 23, 25, 27 Y 33. (Ver mapa en anexos)

Ya que el municipio de San Luis Potosí concentra la oferta educativa de nivel medio superior y superior, así como las actividades industriales es que resulta fundamental el servicio de transporte publico para mejorar la movilidad de los habitantes, cabe mencionar también que un gran numero de personas que trabajan en la Zona Industrial realizan sus traslados por medio del transporte de personal, el cual es contratado por las empresas y estas establecen sus rutas, las cuales no están siendo supervisadas por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Es en este tipo de servicios en donde también es importante incidir, ya que han ocurrido feminicidios en grado de tentativa, así como violaciones por parte de los operadores de las unidades de transporte de personal hacia mujeres usuarias.

Principales resultados

Del total de mujeres encuestadas el 3% fueron menores de 16 años, el mayor porcentaje se presentó en las mujeres de 20 a 30 años con un 54%, seguido por el grupo entre los 16 y 19 años de edad con un 38%. Respecto a las ocupaciones de las mujeres usuarias del transporte público en el municipio de Soledad de Graciano Sánchez se identificó que el 51% son estudiantes, 33% son empleadas, el 7% se dedica a labores del hogar, 6% trabaja y estudia y 3% se encuentra buscando trabajo.

Por el tipo de actividades que realizan las usuarias del transporte público, la utilización de este durante 5 días de la semana es de 52%, seguido del 35% que lo utiliza todos los días, el 10% lo utiliza 3 días de la semana y solo 3% lo usa los fines de semana. Esto está ligado a las actividades como estudiantes y empleadas, inferimos que las labores de cuidado las realizan sin necesidad de la utilización del transporte público en la mayoría de los casos.

Respecto al tiempo de espera en el transporte público el 47% refirió que espera entre 10 a 15 minutos, el 22% espera entre 15 a 20 minutos, el 19% de 5 a 10 minutos y el 12% más de 30 minutos. El tiempo de espera en las paradas de autobús está relacionado con la percepción de inseguridad, a menor tiempo esperando una mayor percepción de seguridad, ya que largas estadías en el espacio público las convierten en objetivos de ataques sexuales, es por ello que el 47% por las usuarias del municipio de Soledad de Graciano Sánchez se sienten muy inseguras en las paradas de autobús, así como el 23% refieren sentirse inseguras, esto quiere decir que el 60% de las usuarias se siente en riesgo durante el tiempo que esperan el autobús en las paradas, solo el 1% refirió sentirse muy segura y el 7% segura, adicionalmente el 22% no se siente ni segura ni insegura, lo cual podría ser una forma de negación o normalización de la violencia.

El transporte público es un espacio controlado, ya que forma parte de los servicios de la ciudad, que está vigilado y en donde se espera una conducta cívica por parte de las y los usuarios, sin embargo al preguntar a las usuarias que tan inseguras se sienten una vez que han abordado el autobús resulta preocupante que el 60% se siente insegura o muy insegura, esto significa que la percepción de riesgo entre la parada de autobús y el autobús es si no cambia, 6 de cada 10 usuarias se sienten inseguras en paradas y autobuses.

Pero esta percepción no es gratuita, es a partir de las experiencias de las usuarias, cuando se les preguntó si han presenciado algún delito en el transporte público o paradas de autobús el 74% refirió que sí, lo que implica un alto porcentaje de victimización, al preguntar que tipo de delito el 60% a presenciado robos sin violencia y 22% acoso u hostigamiento sexual.

A pesar de que la mayoría refirió los robos como el delito que más han presenciado al preguntarles si han sido víctimas de acoso, abuso o hostigamiento sexual el 86% contestó que sí, esto es 11% por encima de las usuarias de San Luis Potosí.

Los tipos de expresiones de violencia sexual más comunes fueron; 43% miradas obscenas, 21% piropos obscenos u ofensivos y 20% tocamientos y frotamientos con sus genitales hacia los cuerpos de las mujeres. Esto aunado a la edad en la que fueron víctimas por primera vez nos da un panorama de la normalización de la violencia sexual contra mujeres y niñas. ya que 69% refirió que este tipo de agresiones sucedieron entre los

13 y 15 años, así mismo un alarmante 6% en donde las niñas tenían menos de 12 años la primera vez que fueron agredidas sexualmente en el transporte público.

La percepción de inseguridad que explicamos anteriormente esta directamente relacionada con la violencia sexual del cual son victimas mujeres y niñas, ya que al cuestionar la frecuencia con la cual se sienten acosadas en las paradas de autobús, encontramos el 45% refirió que siempre, 28% algunas veces y 14% casi siempre. Respecto a esta percepción se preguntó lo mismo, pero al interior del autobús, siendo los resultados iguales, lo que significa que para las mujeres del Municipio de Soledad de Graciano Sánchez no existe un espacio de protección al interior de las unidades de transporte público, lo cual es lógico por el alto porcentaje de mujeres que han sido victimas de violencia sexual.

Respecto a los horarios en los que se presenta el acoso en el transporte publico que identifico que esta relacionado con las horas de mayor afluencia de pasajeros, lo cual utilizan los agresores para mantenerse en el anonimato.

Cuando se presente un acto de violencia sexual en el transporte público, tenemos una relación victima-agresor, sin embargo, aquí aparece un tercer elemento que puede ser fundamental para prevenir estas manifestaciones de violencia, los observadores ósea, el resto de los pasajeros que se encuentran en el autobús o la parada es por ello que les preguntamos a las usuarias ¿Qué han hecho cuando han presenciado actos de violencia sexual en el autobús? El 19% respondió que nada, un 15% han apoyado a la víctima, un 10% han intervenido directamente y 46% han pedido ayuda.

Cuando les pedimos que nos identificaran quienes son los agresores sexuales, el primer lugar con un 81% se encuentran hombres desconocidos, un 13% operadores de las unidades de transporte publico o personal checador de las rutas de transporte, un 5% identifico a vendedores ambulantes y el 1% identifico a otras mujeres como agresoras sexuales.

Dentro del diagnostico fue fundamental identificar los elementos que provocan que las mujeres se sientan inseguras en el transporte publico y las paradas de autobús, siendo que el 28% refirió que la falta de alumbrado en las paradas de autobús es lo que mas inseguridad les genera, seguida por falta de cámaras de videovigilancia en las paradas de autobús y al interior de las unidades de transporte público, también un 12% refirió que la falta de iluminación al interior del autobús y el 11% el exceso de pasajeros.

Las ciudades no están pensadas para las mujeres, es por ello que ellas han identificado estos elementos, ya que saben que la oscuridad las convierte en objetivos de delitos, a diferencia de los hombres que pueden sentirse en riesgo de ser asaltados, las mujeres sienten que pueden ser agredidas sexualmente incluso llegando a la violación.

Finalmente se les pregunto que elementos consideran que pueden servir para prevenir la violencia sexual en el transporte publico y paradas de autobús, a lo que el 34% contesto que un mayor apoyo entre mujeres seria lo que se necesita, y esto tiene relación con la actitud pasiva que han tomado cuando han sido testigos de violencia sexual contra niñas y otras mujeres, así mismo el 22% refirió que una mayor intervención por parte de

las autoridades y presencia de policías, el 21% refirió que mas cámaras de seguridad seguido por un 12% que refirió que lo que serviría sería capacitar a los operadores del transporte público.

CONCLUSIONES GENERALES

Uno de los fenómenos que son necesarios analizar para entender la movilidad con perspectiva de género son las labores del cuidado que realizan las mujeres, en sociedades occidentales las mujeres realizan estas actividades independientemente de que tengan una actividad económica, y esto implica una movilidad adicional, normalmente los hombres se desplazan de manera lineal casa-trabajo-casa y las mujeres pueden tener una secuencia como casa-escuela de los hijos- trabajo – escuela de los hijos- casa- supermercado-casa- casa de suegros o padres-casa, lo que implica que las mujeres tienen trayectos que podrían resultar mas cortos, pero un mayor numero de ellos.

También encontramos que las mujeres tienen un menor acceso a vehículos automotores, si en la familia hay un vehículo quien dispone de el de manera mayoritaria es el hombre, obligando a las mujeres a utilizar otros medios de transporte en el que se incluye el transporte público, esto aunado a múltiples trayectos en un día nos da por resultado una mayor exposición por parte de las mujeres a los delitos y agresiones que suceden en las paradas de autobús y transporte público.

En termino generales el perfil de las usuarias en ambos municipios objeto del diagnóstico es:

- 48% de las usuarias son estudiantes
- 29.5% de las usuarias son empleadas
- 9% de las usuarias son amas de casa
- 8% de las usuarias estudian y trabajan
- 5.5% están buscando trabajo

Respecto a la frecuencia con la que se utiliza el transporte publico se identificó lo siguiente:

- 42% de las usuarias usan el transporte publico 7 días de la semana.
- 40.5% de las usuarias usan el transporte publico 5 días de la semana.
- 13.5% de las usuarias usan el transporte publico 3 días de la semana.
- 4% de las usuarias usan el transporte público solo los fines de semana.

En cuanto a la percepción de seguridad/inseguridad de las mujeres en la movilidad relacionada con el transporte público encontramos que en términos generales

- **6 de cada 10** usuarias del transporte público **se sienten inseguras** en las paradas de autobús.
- **6 de cada 10** usuarias del transporte público **se sienten inseguras** en el autobús.
- **6 de cada 10** usuarias del transporte público han presenciado un **delito** en el transporte público.
- **8 de cada 10** usuarias del transporte público han sido **víctimas** de acoso y/o hostigamiento sexual.

Respecto a las expresiones de violencia sexual mas frecuentes en el transporte publico se identifico que:

- 34.5% miradas morbosas hacia mi cuerpo.
- 31.5% piropos obscenos.
- 13.5% tocamientos.
- 11.5% frotamientos de hombres con sus genitales a mi cuerpo.
- 5% me han tomado fotos sin mi consentimiento.
- 3% hombres mostrando sus genitales.
- **2% me han perseguido con intención de atacarme sexualmente.**

Es importante mencionar que 7 de cada 10 usuarias del transporte público fueron acosadas sexualmente la primera vez entre los **11 y 15 años de edad**. Esto quiere decir que a menor edad mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual en el binomio parada de autobús/autobús. También se sugiere que este rango de edad esta relacionado no con el inicio de la pubertad, sino con la permisividad por parte de los padres para que utilicen el transporte publico solas, ya que es cuando se inicia la educación secundaria.

Otro elemento importante es conocer el perfil de los agresores sexuales, es por ello por lo que se identificó que:

- 81% hombres desconocidos
- 6.5% operadores y checadores
- 5.5% vendedores ambulantes
- 1.5% otras mujeres

Aunque no pareciera alarmante el 6.5% de operadores y checadores de las rutas, este debería ser 0, ya que son trabajadores que deberían regirse bajo un código de conducta y prestar un servicio de calidad.



La experiencia en el autobús urbano varía dependiendo de muchos factores, el sexo, la hora del día, la acumulación de pasajeros, la ubicación dentro de la unidad, la vestimenta, los accesorios (bolsas, mochilas, etc.) se identificó que el lugar más seguro que identifican las mujeres es la parte delantera del autobús, principalmente los asientos detrás del conductor, ya que perciben al conductor como la autoridad dentro de la unidad, así que cuando se sienten amenazadas buscan colocarse en estos lugares, o lo más cercano del conductor.

El lugar que se identifica de mayor riesgo es la parte trasera del autobús, principalmente los últimos lugares del lado opuesto a las puertas de bajada, esto porque refieren que es el lugar donde han sido agredidas con una mayor intensidad, hombres masturbándose o eyaculando, mostrando genitales, etc. también porque les da la oportunidad de desalojar la unidad de transporte público de manera casi inmediata en caso de ser señalados. Por eso concluimos que los agresores sexuales prefieren la parte trasera del autobús.

Sin embargo, cuando el autobús se encuentra saturado, con mayor número de pasajeros que se aglomeran, el lugar de mayor riesgo es la zona media del camión ya que se sienten inmovilizadas, sin la capacidad de reconocer o identificar a un posible agresor, además de que estos utilizan los movimientos normales de la unidad para frotar sus genitales contra las víctimas, o de “arrimarse” hacia las pasajeras que van sentadas o paradas. De igual forma las usuarias refieren que en estas condiciones de aglomeración al bajar la unidad es muy frecuente que sean agredidas con tocamientos y nalgadas, de tal forma que ellas no pueden regresar a confrontar al agresor.

Cuando el autobús se encuentra con una alta aglomeración representa un riesgo para todas las mujeres que van sentadas del lado del pasillo, por lo cual ellas buscan de manera natural como una forma de protección en estas circunstancias el sentarse del lado de la ventana.

Respecto al perfil del agresor, se identificó que tienden a ser hombres mayores en su mayoría, a mayor edad por parte de los hombres más posibilidades de que sean agresores sexuales, sin embargo, en las mujeres a mayor edad reduce las posibilidades de ser agredida sexualmente, siendo que a menor edad de las mujeres una mayor probabilidad de ser agredidas sexualmente, y a una menor edad por parte de los hombres menos posibilidades de que sean agresores.

También se identificó que en pocas ocasiones los agresores se encontraron bajo los efectos de alcohol u otras sustancias prohibidas, ni la portación de armas de fuego o punzo cortantes, los agresores sexuales usan su cuerpo como instrumento para la agresión y se esconden en el anonimato, cuando la víctima tiene una resistencia activa, señalándolo como agresor ante el resto de los pasajeros, el agresor busca huir, sin embargo cuando la víctima no pone oposición, el agresor va a elevar el nivel de agresión.

Respecto a las consecuencias que tiene el acoso sexual en el transporte público se identificó que las mujeres cambian sus rutinas, dejan de salir muy temprano o muy tarde, buscan andar en compañía de alguien más en sus traslados, cambian las rutas de transporte cuando identifican un acoso recurrente, cambian su forma de vestir, utilizan objetos de defensa, desde accesorio a elementos como gas pimienta, gastan más dinero en sus trayectos e invierten más tiempo o dejan de estudiar y trabajar.

Además de que al ser víctima de acoso sexual durante la infancia tiene efectos en el desarrollo psico sexual de las mujeres, generando una baja autoestima y una desconfianza generalizada a lo masculino, provocando incluso ataques de pánico o ansiedad cuando se encuentran en el espacio público o autobuses

Factores de riesgo	Factores detonantes	Factores protectores
<ol style="list-style-type: none"> 1. A menor edad mayor riesgo. 2. Los hombres mayores tienden a ser en frecuencia los agresores. 3. Los horarios donde existe mayor riesgo es de 7 a 10 de la noche. 4. Que el autobús este muy lleno. 5. Que la mujer vaya sola 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Van niñas viajando solas. 2. Hay un hombre solo sentado atrás. 3. El autobús está muy lleno. 4. Son entre las 7:00 pm y las 10:00 pm 5. Hay poca iluminación en el autobús. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mas mujeres en el autobús. 2. El autobús lleva a todos los pasajeros sentados. 3. Hay botón de pánico y cámara de seguridad en la unidad. 4. Hay campaña que señala que el acoso es un delito. 5. Hay presencia de policías en paradas y autobuses (incluso como pasajeros) 6. Hay presencia de aliados 7. El operado está capacitado para ayudar en caso de tener una víctima de violencia sexual.

La participación de las mujeres es fundamental para reducir la violencia sexual en el transporte público, ya se estableció que los agresores no confrontan, que utilizan el anonimato, por lo cual es necesario no generar la oportunidad para que continúen las agresiones, señalándolos al primer acercamiento con intenciones de acoso, generando una reacción colectiva de rechazo por parte del resto de usuarias y usuarios de la unidad y buscando que la conducta delictiva sea sancionada por parte de las autoridades, para lo cual la utilización del botón de pánico y los números de emergencia son de vital importancia para echar a andar el protocolo de prevención, atención y sanción de la violencia sexual en el transporte publico

Repercusiones de la violencia contra las niñas y mujeres.

La violencia ha sido reconocida como uno de los problemas más comunes que enfrenta la humanidad en la actualidad. Los datos existentes muestran que millones de niños y niñas mueren o son lesionados como consecuencia del maltrato, cifras alarmantes en temas de homicidio doloso y violencia contra las mujeres.

Repercusiones del maltrato desde la infancia.

Numerosas investigaciones han mostrado que el abuso infantil tiene efectos negativos a corto y a largo plazo. Algunos de los efectos mencionados son la delincuencia, la transmisión intergeneracional de la violencia, los problemas en el desarrollo, problemas de salud, deficiencias perceptuales y motoras, un bajo aprovechamiento escolar y problemas psicológicos como depresión, ansiedad y baja autoestima. Las víctimas del maltrato, en general, presentan más prevalencia de incapacidades físicas y conductuales. Otro estudio encontró que las

víctimas de abuso sexual manifiestan una gran variedad de traumas incluyendo baja auto estima, sentimientos de incompetencia, depresión, ansiedad, disociación, agresividad y conductas sexuales desviadas.

El maltrato físico y psicológico se asocia a una baja auto estima, depresión, conducta autodestructiva, limitaciones en habilidades cognitivas, habilidades perceptuales, agresión física y conducta antisocial. Los niños y niñas que experimentan agresión verbal de sus padres exhiben altos índices de agresividad física contra otros, delincuencia y problemas inter personales.

Además, la agresión verbal contribuye a disminuir la autoestima de las víctimas del abuso; un estudio longitudinal llevado a cabo en Pennsylvania con niños de edad preescolar y escolar, encontraron que los niños maltratados mostraban más baja competencia social que el grupo comparativo de niños que no eran maltratados. Estos datos nos muestran que las víctimas del maltrato infantil manifiestan una gran variedad de secuelas incluyendo el desarrollo de conducta agresiva, comportamiento antisocial, problemas de salud, delincuencia, depresión y ansiedad.

Los niños y niñas que son testigos de la violencia entre sus padres desarrollan secuelas negativas, y responden emocionalmente a las disputas entre los adultos; lloran, expresan enojo, ansiedad, sufrimiento, angustia, miedo, vergüenza, tristeza. Los niños y niñas también muestran signos de agresividad y quieren convertirse en mediadores de los padres en conflicto. Los niños/as que son expuestos a la violencia están en riesgo de manifestar problemas en el desarrollo social y muestran una variedad de desórdenes motivados por el estrés.

Por otro lado, ser testigo de la violencia intramarital es otra forma de abuso hacia los menores y representa una experiencia traumática para estos niños que son testigos de las agresiones entre sus padres. Los niños y niñas que se encuentran ante un evento de violencia hacia su madre se sienten desprotegidos y aterrorizados y aunque ellos no reciben directamente la violencia, el estar expuestos a ella pudiera causarles traumas, como no sentirse capaces de proteger a sus madres, o creen que si ellos fueran "buenos" niños su padre no estaría tan enojado y no sería tan abusivo con su madre. Se ha demostrado que tanto los hombres como las mujeres que presenciaron la violencia paterna mostraron altos niveles de agresión en su entorno.

Violencia hacia las mujeres y sus efectos conductuales.

1. Entre 10 y nueve mujeres son asesinadas cada día en México, de acuerdo con la ONU.
2. De 2015 a la fecha, suman 3,578 feminicidios a nivel nacional. Solo de enero a octubre de 2019 se registraron 833 casos, según cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP).
3. La Ciudad de México acumula 231 feminicidios en los últimos cinco años; 50 de ellos fueron cometidos en los primeros nueve meses de 2019.
4. Veracruz es el estado más peligroso para las mujeres en la actualidad, al registrar 153 víctimas de feminicidio de enero a octubre de este año. Le sigue del Estado de México con 95 casos en el mismo periodo, de acuerdo con el SESNSP.

5. De enero a agosto de este año, 292 mujeres han sido víctimas de abuso sexual en la Ciudad de México; cuatro denuncias son por violación tumultuaria
6. De 2013 a 2018, la sensación de inseguridad de las mujeres pasó de 74.7% a 82.1%, señala la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe) 2018 .
7. Los mismos datos reflejan que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres tanto en lugares públicos como en privados: cajero automático en vía pública (87.4%), transporte público (74.2%), calle (72.9%), carretera (69.5%), mercado (65.5%), parques (62.1%), automóvil (48.9%), escuela (39.2%), trabajo (36.2%) y casa (26.7%).
8. Las mujeres son las principales víctimas de delitos sexuales: en 2017, la tasa de este delito fue de 2,733 por cada 100,000 mujeres, cifra mayor a la tasa de 1,764 registrada en 2016 por el INEGI.
9. La violencia que ejercen parejas, esposos, exnovios o exesposos contra las mujeres en México es "severa y muy severa" en 64.0% de los casos, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (Endireh) 2016.
10. El 19.4% de las mujeres de 15 años y más ha enfrentado, por parte de sus parejas, agresiones de mayor daño físico, que van desde los jalones o empujones hasta golpes, patadas, intentos de asfixia o estrangulamiento e incluso agresiones con armas de fuego y abusos sexuales.

El ajuste psicológico a conductas destructivas ha sido la principal consecuencia en jóvenes que han estado expuestos a la violencia intrafamiliar. Además, los niños que son testigos de la violencia intramarital experimentan también otros tipos de violencia.

El abuso sexual y físico son dos formas de maltrato que coexisten en familias con violencia intramarital. Los niños y niñas que viven en familias con hombres que golpean a sus esposas presentan más riesgo de ser maltratados. Los padres que matan a sus hijos también tienen un historial de violencia hacia la pareja. El abuso infantil aumenta en la medida en que aumenta la violencia intramarital.

Sobre los tipos de violencia y su orígenes en el seno familiar y en su estructura cada vez más endeble, la violencia de género ha tomado un papel fundamental en la violencia feminicida que asola a la sociedad mexicana, fruto de consecuencias culturales sobre los roles de género y sus repercusiones formativas, así como la ineficiencia en las instituciones y en la respuesta moral de la comunidad afectada, fomentada por los medios y su consumo generalizado de la belleza estética de las mujeres y el discurso asimétrico de equidad de género por medio de sus promotores y promotoras, han creado el entorno favorable para la propagación de esta cultura de violencia que segrega por el mismo género.

Sin abordar en los efectos negativos que estas conductas tienen para la sociedad, podemos señalar algunas repercusiones en el plano psico emocional de las víctimas y de ahí podemos analizar las consecuencias lógicas que acarrear al entorno social.

Vamos a clasificar las consecuencias que sufren las víctimas de violencia de género en cuatro bloques:

Secuelas emocionales y afectivas: son las relacionadas con la autoestima de la víctima, sus emociones y sentimientos.

Secuelas cognitivas: suelen destacar los problemas de concentración, las pérdidas de memoria, la dificultad para pensar en el futuro y planificar o imaginar el futuro, la confusión, etcétera.

Secuelas conductuales: reducción de conductas de interacción social (dar y recibir), dificultades para comunicarse, problemas al negociar, etcétera.

Secuelas físicas: Somatización y lesiones, agotamiento físico, dolor generalizado en el cuerpo.

Secuelas emocionales y afectivas en víctimas de violencia de género

Aunque pueden presentarse múltiples síntomas a nivel psicológico-afectivo, nos vamos a centrar en las 7 secuelas emocionales más frecuentes.

1. Baja autoestima, problemas de identidad y autoimagen distorsionada

la visión que tienen de ellas mismas está totalmente distorsionada hacia lo negativo. Es frecuente que duden de sus propias capacidades y posibilidades, refieren que son una persona totalmente distinta a la que eran al empezar la relación tóxica. En general, se perciben sin recursos, desamparadas y sin las habilidades necesarias para responsabilizarse de sus vidas. Minimizan sus capacidades y habilidades, y maximizan las probabilidades de equivocarse y de “fracasar”.

Les cuesta fiarse de su intuición (pensemos que durante un tiempo se les ha hecho dudar de sí mismas de forma permanente, pensando que no tienen razón o que lo que piensan o dicen es absurdo y que están equivocadas), por lo que pueden llegar a depender mucho de las opiniones externas.

2. Sentimientos de culpa y miedo

Estos sentimientos surgen a raíz de los mensajes de culpabilización constante que han recibido por parte del agresor. Se sienten culpables por todo, aunque aparentemente no tenga nada que ver con ellas. Piensan que no son buenas como persona (si tienen hijos, pueden llegar a pensar que son una mala madre). La culpa que sienten las suele paralizar y no les permite mirar hacia adelante y avanzar. A raíz de las amenazas del agresor desarrollan tensión constante, hipervigilancia y miedo.

3. Aislamiento emocional

A raíz del aislamiento social que provoca el agresor, la víctima siente que está totalmente sola y que nadie puede entender lo que le sucede. Creen que no pueden confiar en nadie y que, por tanto, nadie las puede ayudar. Paralelamente, dependen cada vez más del agresor. También pueden llegar a creer que lo que están viviendo solamente les sucede a ellas y que nadie las comprendería.

4. Dificultad para reconocer y expresar emociones

Debido a la situación de control absoluto por parte del agresor, se produce una negación de sentimientos y de emociones propias de la víctima. Ellas piensan que sus sentimientos no tienen importancia, que están

exagerando o que están equivocadas (desconfían de sus propios sentimientos). De esta manera, suelen optar por esconder sus emociones.

A menudo pueden mostrar rabia mal canalizada: pensemos que la víctima tiene que ser capaz de controlar todas sus emociones para no “irritar” al agresor. Esto provoca un caldo de cultivo perfecto para que más adelante la mujer exprese sus sentimientos de una manera más descontrolada. A veces la rabia contenida va dirigida contra ellas mismas.

5. Trastorno de estrés postraumático o sintomatología afín

Estas mujeres están viviendo o han vivido situaciones muy difíciles y estresantes, traumas recurrentes en muchos casos, por lo que pueden surgir síntomas típicos del TEPT (ansiedad, pesadillas, depresión, hipervigilancia, embotamiento emocional, irritabilidad, ideas de suicidio, insomnio, respuestas emocionales exageradas...).

6. Sentimientos de haber traicionado al agresor

Por haber denunciado, por separarse o por habérselo explicado a otra persona. Sienten que traicionan a su pareja. Este sería uno de los elementos que llevarían a muchas mujeres víctimas de violencia de género a retirar sus denuncias. Se sienten culpables por hablar mal de él, aunque estén en definitiva explicando lo sucedido. Además, las mujeres que han sido víctimas de violencia de género durante largo tiempo pueden llegar a integrar ideas y mensajes que han ido recibiendo por parte del agresor. Se acaban convirtiendo en lo que el agresor quiere que ella sea.

7. Trastornos de apego

Es habitual la dificultad para confiar en los demás, sienten que no son merecedoras de ser queridas o de ser respetadas, mantienen distancia con el entorno por miedo a volver a sufrir, perciben el entorno como una amenaza...

Sobre todo, surge la ambivalencia afectiva: no se pueden dar “el lujo” de entregarse de forma totalmente genuina y abierta a las personas que les muestran afecto, ya que en el pasado lo hicieron y las consecuencias fueron nefastas. De alguna manera se intentan proteger de futuras situaciones de violencia. Esta situación de ambivalencia también se produce con el agresor, ya que en una de las partes del ciclo de la violencia el agresor les pide perdón (luna de miel: sienten cariño hacia él y lo perciben como alguien que es digno de ser querido) y en las siguientes fases vuelven las fases de acumulación de tensión y explosión (sienten odio hacia él).

Es de vital importancia que se identifiquen los síntomas y manifestaciones conductuales más frecuentes en las mujeres víctimas de violencia, ya que la escalada de violencia evoluciona con rapidez, y una de las principales estrategias del abusador, es el aislamiento, por lo que es importante coordinar los esfuerzos de la familia o los seres queridos para evitar la paulatina ausencia de la víctima en potencia.

La violencia y su normalización han sido los componentes ideales para la evolución de la violencia en el escenario familiar.

II.- CAPACITACIÓN A OPERADORES

Para la capacitación a las y los operadores del transporte público de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez se convocó por parte de la Secretaría de Seguridad Pública a los permisionarios que cuentan con concesiones de unidades de transporte público colectivo en ambos municipios, en esta reunión se presentaron los objetivos del programa, así como los resultados del diagnóstico que se elaboró previamente, con ello se buscó sensibilizarlos sobre la problemática de violencia sexual contra mujeres, así como con las estrategias planteadas.

Esta reunión estuvo a cargo de director del C5i2 de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de San Luis Potosí, así como por parte del personal de Animos Novandi A.C. los acuerdos que se lograron con los permisionarios fueron:

1. Capacitar al menos 1,000 operadores de las unidades de transporte público colectivo de las rutas que representan.
2. Colocar los materiales de la campaña al interior de las unidades de los operadores que se capaciten, así como la portación del fotobotón de aliando por parte de los operadores capacitados.
3. La donación de medallones (la parte trasera del autobús) para colocar imágenes de la campaña #CuentaConmigo
4. Que dentro de la capacitación se incluyera un reforzamiento de los conocimientos del uso del botón de pánico, para evitar falsos positivos.
5. Adicionalmente ellos solicitaron que se aplicara una encuesta con los operadores para conocer sus actitudes respecto al acoso sexual, para saber si deben de generar más filtros en la contratación de su personal.

Las sesiones de capacitación se agendaron de manera específica con cada una de las rutas de transporte urbano, ya que algunas cuentan con pocos operadores era inviable contar con grupos de al menos 25 operadores ya que se quedarían sin unidades dentro de la ruta. Por lo cual se presentó que en algunas sesiones se dieron a grupos de 5 operadores o hasta de 40.

Ya que la logística fue complicada por los horarios de ruta y de los operadores es que el grupo de capacitadores se adaptaron a los horarios e instalaciones de los permisionarios, con lo cual se logró el objetivo de capacitación a 1,000 operadores de transporte público (evidencias en anexo digital).

Temas de la capacitación (carta descriptiva en anexo):

- I. Introducción y encuadre
- II. Violencia y Género
- III. Violencia de Género en San Luis Potosí

- IV. Violencia en el Transporte público
- V. Diagnóstico de violencia sexual en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.
- VI. Ciudades seguras para mujeres y niñas
- VII. Prevención de violencia sexual en el transporte público
- VIII. Protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público.
- IX. Conclusiones

Principales hallazgos

En todos los grupos se identificaron al inicio personas con resistencias ante la igualdad de género, así como una marcada discriminación a personas de la comunidad LGBTTTI, por lo cual fue necesario reforzar las dinámicas de sensibilización de perspectiva de género y las experiencias de las mujeres en el transporte público.

Se identificó que no tenían información suficiente respecto identidades sexo-genéricas, por lo cual se incluyó en la explicación del segundo tema, para que conocieran las experiencias de las mujeres y hombres transgéneros, específicamente de la población de San Luis Potosí.

Uno de los temas que causó mayor polémica en los grupos fue la distinción entre homicidio doloso de mujeres y feminicidio, ya que no lograban entender las diferencias y se escucharon expresiones como “nadie habla de hombricidios”, “matas más hombres que mujeres y nadie esta chillando”, “si andan con el narco ¿pues que esperan que les pase?” etc. por lo cual se explicó y ejemplificó las diferencias, reforzándolo con los datos del diagnóstico realizado.

Durante la presentación de los resultados del diagnóstico las actitudes de los participantes fueron cambiando y siendo más empáticas hacia las experiencias que tienen las mujeres, ya que la mayoría de ellos son padres de familia y conocer que las primeras experiencias de violencia sexual se experimentan antes de los 15 años, logro que reflexionaran sobre su rol para prevenir la violencia sexual desde su ámbito de trabajo.

Uno de los hallazgos más importantes fue que ellos no se consideran una autoridad dentro de la unidad, consideraban solo que es un trabajo y que eso no significaba la posibilidad de incidir.

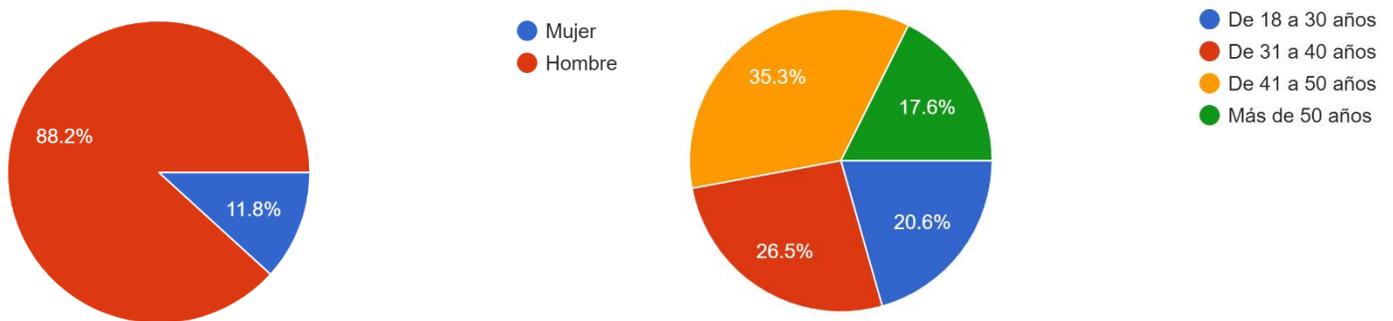
En cuanto al proceso de reflexión colectiva, se encontró con experiencias de los operadores donde ellos reconocieron que sus actitudes son de acoso, uno específicamente que menciono que el era acosador, pero lo había dejado de hacer porque ahora esta “mal visto”. También se encontraron experiencias de algunos que han intervenido directamente, sin embargo, al no contar con una denuncia por parte de la mujer víctima de violencia sexual, el operador fue sancionado por parte de la S.C.T. ya que no le intereso indagar en el dicho del operador sobre las razones por las cuales tuvo que detener la unidad.

Todos los operadores estuvieron de acuerdo para sumarse al movimiento #CuentaConmigo como aliados, portar el fotoboton de aliados, utilizar correctamente los números de emergencia y los botones de pánico, así como la aplicación del protocolo para prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte publico colectivo.

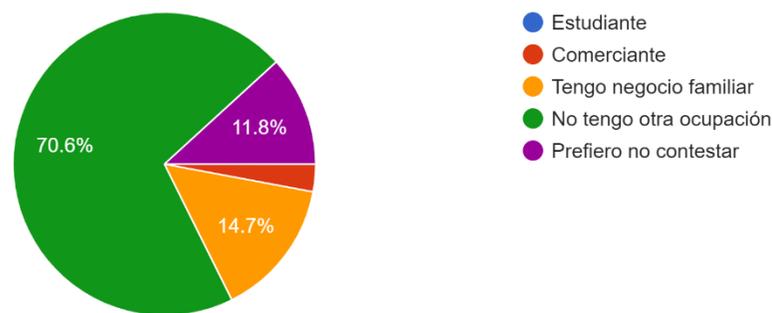
Encuesta a operadores de transporte público.

Antes de cada sesión se aplicaron encuestas a las y los operadores, cabe mencionar que algunos de ellos no sabían escribir y leer por lo cual estos no contestaron el instrumento.

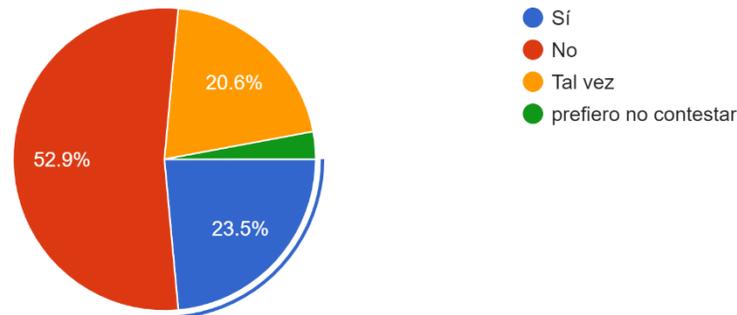
Del total de personas encuestadas tenemos que el 88.2% fueron hombres y solo el 11.8% mujeres. En cuanto a la edad, el 35.5% fueron entre los 41 y 50 años de edad, el 26.5% entre los 31 y 40 años de edad, el 20.6% entre los 18 y 30 años y el 17.6% mayores de 51 años de edad.



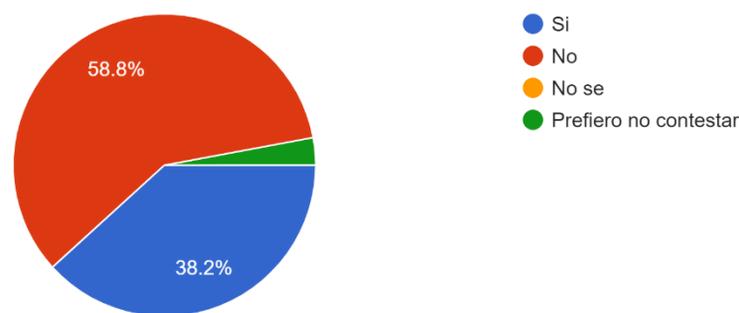
Respecto a sus ocupaciones se les pregunto a los operadores si cuentan con alguna actividad adicional, como tener un negocio propio, estudiar, ser comerciante, etc. siendo que el 70.6% solo se dedica a ser operador, lo cual implica que sus ingresos provienen exclusivamente de esta actividad



Respecto a sus actitudes con las usuarias, se les pregunto a las y los operadores si alguna vez han volteado a ver senos o glúteos de las mujeres, a lo cual el 52.9% contesto afirmativamente y el 14.7% acepto decir piropos “románticos” a las mujeres. De igual forma se les pregunto si conocen de otros operadores de transporte publico que acosen a las usuarias, a lo que el 23.5% contesto que sí.



También se les pregunto si han presenciado algún tipo de delito en el interior de la unidad de transporte publico que operan, a lo cual el 38.2% contesto afirmativamente, sin embargo, al preguntar que tipo de delito el que refirieron con mayor frecuencia fue robo sin violencia con 23.5% y consumo de sustancias como alcohol y otras drogas con 23.5%, y 14.7% reconoció identificar abuso, acoso y hostigamiento sexual al interior de la unidad. Esto contrasta con la experiencia de las usuarias que ponderan el delito de acoso, abuso y hostigamiento entre el primer y segundo lugar en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez respectivamente, esto nos indica el grado de normalización e invisibilización de los delitos sexuales por parte de los operadores de transporte público, aunado a sus actitudes de acoso hacia las usuarias, no sorprenden los resultados del diagnóstico.



De igual forma se les pregunto que han hecho como operadores cuando han presenciado casos de violencia sexual contra las mujeres y niñas en el transporte público, siendo que solo el 5.9% denunció ante las autoridades, y el 20.6% apoyo directamente a la víctima. Esto evidencio la necesidad de dotar de herramientas practicas a las y los operadores para atender de manera adecuada los casos de violencia sexual.

III.- PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA PREVENIR Y ATENDER LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Marco normativo

El artículo 1o. constitucional establece que todas las autoridades del Estado mexicano, en el ámbito de sus respectivas competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como el deber de prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a éstos;

Que en términos del artículo 7 de la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer "Convención de Belém do Pará", nuestro país condena todas las formas de violencia contra la mujer, por lo que está comprometido a adoptar las políticas y medidas administrativas necesarias para prevenir, sancionar y erradicar estas formas de violencia;

Que la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer "CEDAW", por sus siglas en inglés, señala el compromiso a cargo del Estado mexicano para adoptar las medidas necesarias, con las sanciones correspondientes, que prohíban toda discriminación contra la mujer.

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

Que la Ley de Acceso a una Vida Libre de Violencia de San Luis Potosí, en su artículo 5º que la protección y asistencia a las mujeres víctimas o en situación de riesgo de violencia, tiene por objeto promover su desarrollo integral y su participación en todos los niveles de la vida privada, económica, política, laboral, profesional, académica, cultural y social, en su artículo 16 establece lo que corresponde al Sistema Estatal:

- I. Diseñar con perspectiva de género y transversalidad la política integral en la materia, y proponer al titular del Ejecutivo del Estado su inclusión en el Plan Estatal de Desarrollo;
- II. Promover la cultura del respeto a los derechos humanos de las mujeres;

X. Impulsar programas para el adelanto y desarrollo de las mujeres cuyo objeto sea mejorar su calidad de vida y contribuir al logro de la igualdad sustantiva;

Ahora bien, lo contenido en la ley de Transporte Público para el Estado de San Luis Potosí desde su artículo 2º se prevé que el transporte en el Estado se sustentará en los siguientes principios rectores:

- I. Movilidad sustentable;
- II. Eficiencia de gestión;
- III. Calidad del servicio, y
- IV. Formación del elemento humano

Lo que son los últimos dos ejes rectores los que nos dan la pauta para que el transporte público en el estado debe ser un espacio libre de toda discriminación motivada a razón de género y al tiempo completamente seguro para los y las usuarias de las unidades. Por ende, el Estado debe de Garantizar en todo momento que las condiciones de este, así como los operadores de este sean elementos de calidad y conocedores de protocolo tendientes a garantizar la seguridad de quien lo utilice.

En el artículo 6º. Se entiende como formación del elemento humano, la capacitación para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y las acciones que tengan como fin impulsar el desarrollo de los conocimientos, habilidades y destrezas, dirigidas a los concesionarios, permisionarios, operadores, usuarios y ciudadanos en general, bajo los siguientes lineamientos:

- I. Las autoridades del transporte público deberán impulsar de manera anual, programas de capacitación y acciones de desarrollo del personal, así como la evaluación de las aptitudes y actitudes de los operadores del servicio, a fin de que adquieran y actualicen las destrezas necesarias para el mejor desempeño de su actividad;
- II. Los concesionarios y permisionarios deberán conocer y actualizar los derechos y obligaciones derivados de la concesión o permiso otorgado. Asimismo, mantenerse actualizados en el conocimiento de los avances tecnológicos y administrativos en la materia;
- III. Los usuarios deberán conocer, en beneficio de ellos mismos y de la sociedad en general, los derechos y obligaciones inherentes al uso de cualquier sistema de transporte público;
- IV. Las autoridades correspondientes, estatales y municipales, deberán implementar programas y acciones de difusión sobre las disposiciones aplicables en materia de tránsito y transporte público, así como el uso responsable de vehículos particulares y de las vialidades, propiciando el fomento de la cultura del respeto, para una mejor convivencia urbana, y preferencia vial a, las personas con discapacidad, al peatón y al transporte colectivo, y

V. Las autoridades de transporte público, los concesionarios y permisionarios deben implementar en sus cursos de capacitación, la sensibilización acerca de las personas con discapacidad.

Si bien el título décimo segundo de la ley de transporte habla de las medida de seguridad, el artículo 107 menciona que en caso de las acciones u omisiones de los concesionarios, permisionarios, operadores del servicio público del transporte, y personas que prestan el servicio de transporte público sin la debida autorización expedida por el Poder Ejecutivo del Estado, que pongan en riesgo la seguridad de las personas o el interés público, la Secretaría dictará las medidas de seguridad de inmediata ejecución, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, correspondan.

Que el acoso, hostigamiento y abuso sexual son conductas delictivas previstas y sancionadas por el Código Penal para el Estado de San Luis Potosí, cuyas principales víctimas en el transporte público son las usuarias de todas las edades; el artículo 178 define al delito de abuso sexual como: “Comete el delito de abuso sexual quien, **sin el consentimiento de una persona ejecuta en ella, o la hace ejecutar un acto erótico sexual**, sin el propósito directo de llegar a la cópula.

Este delito se sancionará de dos a cinco años de prisión y sanción pecuniaria de doscientos a quinientos días del valor de la unidad de medida y actualización.

Será calificado el delito de abuso sexual, y se aumentará la pena prevista en el párrafo anterior, en una mitad más, si se comete en los siguientes casos:

Cuando haya sido cometido en contra de un menor de dieciocho años, o de una persona que por su condición no tenga la capacidad de comprender el significado del hecho, o que no tiene capacidad para resistirlo;

II. Cuando se hiciera uso de la violencia física o moral;

III. Cuando se haya realizado con la participación o autoría de dos o más personas;

IV. Cuando el delito lo cometiere el ministro de algún culto religioso, instructor, mentor o, en general, por la persona que tenga al ofendido bajo su custodia, guarda, educación, o aproveche la confianza en el otorgada para cometer el delito, y

V. Cuando se haya suministrado a la víctima alguna sustancia tóxica que le impidiera evitar la ejecución del acto.

En el caso de que el infractor tenga parentesco por consanguinidad o civil con el ofendido, perderá además la patria potestad o la tutela, en los casos en que la ejerciera sobre la víctima. Cuando el delito fuere cometido en el desempeño de un cargo o empleo público, o utilice los medios que su profesión le proporcione, además de la pena de prisión, será destituido del cargo que ocupa y suspendido por el termino de dos años en el ejercicio de su profesión.”

En el artículo 180 describe y estipula el delito de hostigamiento describiéndolo de la siguiente forma: “Comete el delito de hostigamiento sexual, quien **con fines lascivos asedie**, acose o solicite **favores de naturaleza sexual** a una persona de cualquier sexo, **para sí o para un tercero**, con la amenaza de causar a la víctima un perjuicio relacionado con las expectativas que pueda tener en el ámbito laboral, docente, doméstico **o de cualquier otra índole**, o negarle un beneficio al que tenga derecho; ya sea entre superior o inferior jerárquico, entre iguales o en cualquier circunstancia que implique subordinación. Este delito se sancionará con una pena de uno a tres años de prisión y multa de cien a trescientos días del valor de la unidad de medida y actualización”.

Por su lado el artículo 181 del mismo Código describe el delito de acoso sexual: “Comete el delito de acoso sexual, **quien en ejercicio abusivo de poder que conlleve a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima**, la asedia, acosa, o le demanda actos de naturaleza sexual con fines lascivos, independientemente de que se realice en uno o varios eventos.

Este delito se sancionará con una pena de uno a tres años de prisión y multa de cien a trescientos días del valor la unidad de medida y actualización”.

Teniendo en cuenta que las víctimas de estos delitos son en su mayoría usuarias menores de edad cabe precisar lo contenido en el artículo 182 que dice: “Si la víctima de los delitos a que se refiere este capítulo es menor de dieciocho, la pena de prisión será de tres a cinco años de prisión y la sanción pecuniaria de trescientos a quinientos días del valor de la unidad de medida y actualización

Si el acosador es servidor público y se vale de medios o circunstancias que el cargo le proporciona, además de la pena prevista en los párrafos anteriores, se le destituirá del cargo.

En caso de reincidencia en cualquiera de los supuestos, se impondrá prisión de dos a siete años.

Este delito se perseguirá a petición de parte, salvo que la víctima sea menor de dieciocho años, en cuyo caso se perseguirá de oficio.”

Dentro de las recomendaciones hechas en la Declaratoria de Alerta de Género en el Estado de San Luis Potosí en su apartado de I. Medidas de seguridad, en el punto 2 que dice. Diseñar y ejecutar inmediatamente una estrategia para la recuperación de espacios públicos y la prevención de la violencia, mediante la implementación de medidas de seguridad específicas en zonas de riesgo o de alto índice de violencia contra las mujeres. Entre otras acciones, se solicita: iii) Implementar mecanismos de vigilancia y seguridad pública, como la instalación de cámaras de video y postes de emergencia en puntos estratégicos. Se sugiere que la estrategia de vigilancia sea efectuada

prioritariamente por mujeres; iv) Incrementar la vigilancia y seguridad en el transporte público, como el rastreo por georreferenciación;

Así como también en el punto de II. Medidas de prevención: en el apartado 7 se recomienda diseñar y ejecutar inmediatamente una estrategia para atención y prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público.

Objeto del protocolo

El presente protocolo tiene como propósito la implementación uniforme, homogénea y efectiva de los procedimientos para prevenir, atender y sancionar el hostigamiento sexual, acoso sexual y toda forma de violencia sexual contra mujeres y niñas en las unidades de transporte público urbano en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

Son objetivos del presente protocolo:

- I. Establecer medidas específicas para prevenir conductas de hostigamiento sexual y acoso sexual en las unidades de transporte público y promover una cultura de no violencia contra las mujeres en espacios públicos
- II. Definir mecanismos para orientar y, en su caso, acompañar, ante las autoridades competentes a la presunta víctima de violencia sexual.
- III. Establecer el procedimiento que permita brindar un acompañamiento especializado a la presunta víctima de violencia sexual, que propicien acceso a la justicia;
- IV. Establecer las competencias de las autoridades en la prevención de violencia sexual en el transporte público, así como la participación de las empresas subsidiarias del transporte público urbano en la zona metropolitana respecto a la atención de víctimas de violencia sexual.

Para efectos del presente protocolo, se entenderá por:

Acoso sexual: Es una forma de violencia con connotación lasciva en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos;

Capacitación: El proceso por el cual las servidoras y los servidores públicos son inducidos, preparados y actualizados para el eficiente desempeño de sus funciones y su desarrollo profesional y, cuando corresponda, para contribuir a la certificación de capacidades profesionales o competencias;

Hostigamiento sexual: El ejercicio del poder, en una relación de subordinación real de la víctima frente al agresor en los ámbitos laboral y/o escolar. Se expresa en conductas verbales, físicas o ambas, relacionadas con la sexualidad de connotación lasciva;

Perspectiva de género: La visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres, que busca eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género;

Presunta víctima: La persona que ha sido afectada directa o indirectamente en su esfera jurídica al ser objeto de un presunto Hostigamiento o Acoso sexuales;

Protocolo: El presente Protocolo para la prevención, atención y sanción del Hostigamiento y Acoso sexuales;

Sensibilización: La primera etapa de la Formación en materia de prevención, atención y sanción del Hostigamiento sexual y Acoso sexual, en la que se incluyen los conocimientos generales, normativos y su relación con la Perspectiva de género, y

Servidora y servidor público: La persona que desempeñe un empleo, cargo o comisión de cualquier naturaleza en la Administración Pública estatal

En la interpretación y aplicación del Protocolo, se priorizará la no revictimización y se deberán considerar los siguientes principios:

- I.No tolerancia de las conductas de Hostigamiento sexual y Acoso sexual;
- II.Igualdad de género;
- III.Interés superior del menor
- IV.Confidencialidad;
- V.Presunción de inocencia;
- VI.Respeto, protección y garantía de la dignidad;
- VII.Prohibición de represalias;
- VIII.Integridad personal;
- IX.Debida diligencia,
- X.Pro persona.

El presente protocolo contiene acciones de sensibilización, capacitación, prevención, atención y acompañamiento a las mujeres y niñas víctimas de violencia sexual en el transporte público de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

Procesos de sensibilización

La sensibilización es un proceso fundamental para que todas las personas entiendan que la violencia sexual es un delito, que las mujeres y niñas tienen derecho a vivir una vida libre de violencia y que las autoridades deben de garantizar este derecho. Por lo cual se realizarán los siguientes procesos de sensibilización:

- I. Campañas de sensibilización a usuarios y usuarias del transporte público urbano de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, las cuales deberán ser accesibles, con lenguaje incluyente, y permanentes;

- II. Al menos una sesión de sensibilización a los empresarios que cuentan con permisos de concesión de transporte público urbano de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez;
- III. Al menos una sesión de sensibilización a todos y todas las trabajadoras de las rutas de transporte público urbano de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez;
- IV. Al menos una sesión de sensibilización a los policías de la fuerza metropolitana para la atención de los casos de violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público y,
- V. Al menos una sesión de sensibilización a ministerios públicos para la atención de los casos de violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público.

Acciones de capacitación

La formación es fundamental para que todos los actores involucrados en garantizar una vida libre de violencia a mujeres y niñas en el transporte público logren de manera coordinada prevenir, atender y sancionar la violencia sexual, es por ello que para la correcta aplicación del presente protocolo se deberán emprender las siguientes acciones de capacitación:

- I. Capacitación a operadores y operadoras de transporte público urbano de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez para entender el fenómeno de la violencia contra las mujeres, la violencia sexual en el transporte público así mismo para que cuenten con las habilidades necesarias para auxiliar a mujeres y niñas víctimas de violencia sexual en el transporte público.
- II. Capacitación a las y los operadores de los servicios de emergencias 9-1-1 para entender el fenómeno de la violencia contra las mujeres y la violencia sexual en el transporte público.
- III. Capacitación gradual a todos los elementos de la fuerza metropolitana para dar atención como primer respondiente, garantizando el acceso a la justicia por parte de mujeres y niñas víctimas de violencia, bajo los principios de respeto de los derechos humanos y derechos de las víctimas, así como protegiendo el interés superior del menor.
- IV. Capacitación a ministerios públicos para entender el fenómeno de la violencia contra las mujeres, la violencia sexual en el transporte público así mismo para que cuenten con las habilidades necesarias para auxiliar a mujeres y niñas víctimas de violencia sexual en el transporte público, garantizando su derecho de acceso a la justicia.

Acciones de prevención

La prevención es fundamental para garantizar una vida libre de violencia, dotar de elementos que inhiban la violencia sexual en el transporte público es fundamental, sin embargo esto no es tarea de los distintos niveles de gobierno, ya que entendemos el espacio de transporte público como las unidades de transporte público urbano y las paradas de

autobús establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo cual deberán de promoverse acciones de coordinación para la prevención como:

- I. En coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y transportes se realizará un análisis para mejorar las paradas de autobús, así como la calidad de atención por parte de los operadores de transporte público urbano.
- II. En coordinación con las administraciones municipales de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez se buscará promover la generación de espacios seguros en las paradas de autobús, eliminando los elementos físicos que facilitan la violencia sexual contra mujeres y niñas, y mejorando la infraestructura que inhibe la comisión de delitos sexuales contra mujeres, como el alumbrado público en paradas de autobús.
- III. Por parte de las áreas de prevención del delito se desarrollarán programas de prevención de violencia sexual en el transporte y espacio público, difundiendo el alcance de las penas a agresores sexuales, así como estrategias de autocuidado para evitar que las mujeres sean víctimas de violencia sexual en el transporte público.

Primer contacto con presuntas víctimas de abuso, acoso u hostigamiento sexual.

La presenta víctima o algún testigo deberá realizar la llamada a los servicios de emergencia del 9-1-1 o por medio del botón de pánico instalados en las unidades del transporte público urbano.

El despachador de los servicios de emergencia deberá enviar (despachar) a la unidad más cercana para brindar la atención a la presunta víctima.

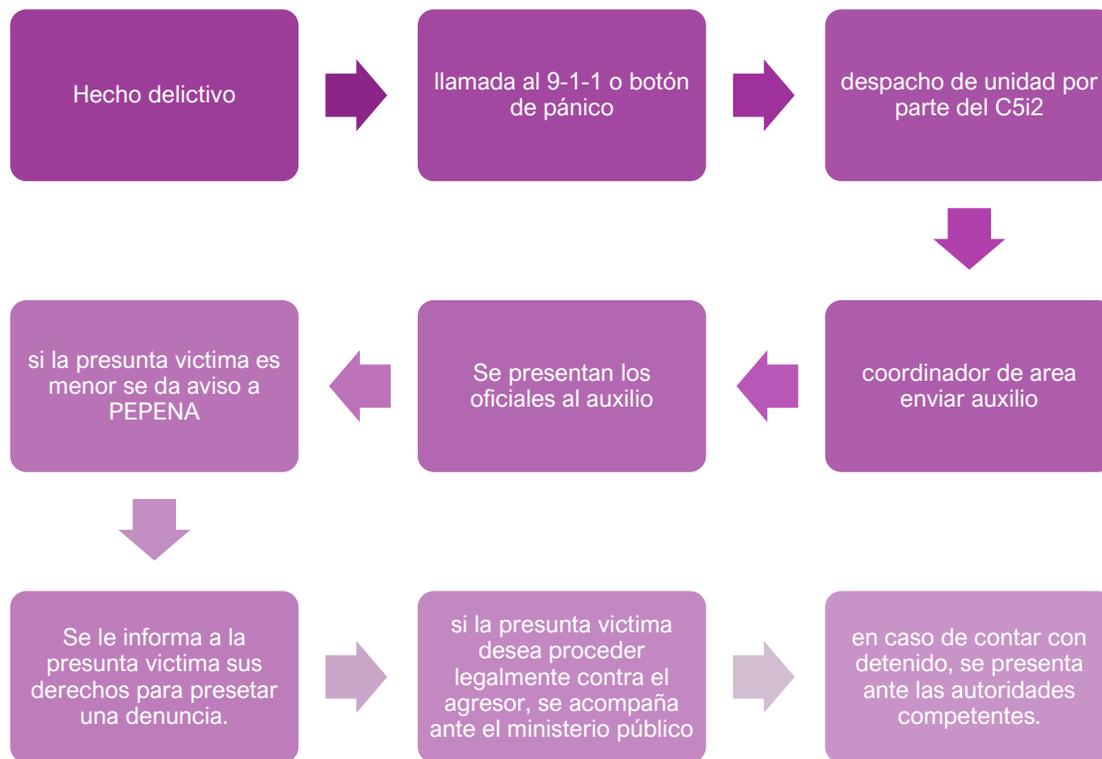
En caso de que se encuentre el (la) agresor(a) los policías que presten el auxilio deberán atender de manera prioritaria a la presunta víctima, informándole su derecho a denunciar ante el ministerio público, en caso de que se quiera proceder se detendrá al presunto agresor y se presentará ante la autoridad competente.

Para evitar la revictimización, solo se realizará una entrevista a la presunta víctima y se le acompañará a que presente su denuncia ante las autoridades competentes.

Atención por parte de elementos de la secretaria de seguridad pública

La atención deberá ser diligente, buscando en todo momento garantizar el acceso a la justicia por parte de las víctimas, evitando la revictimización y protegiendo el interés superior del menor. Así mismo se deberá garantizar los derechos humanos de las presuntas víctimas y los presuntos agresores.

Ruta de atención a presuntas víctimas de violencia sexual en el transporte público, cuando las víctimas son menores de edad.



IV.- CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE ACOSOS SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.

La campaña se diseñó en función de los resultados del diagnóstico de violencia en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, tomando en cuenta que en la pregunta final de ¿Qué elementos crees que servirían para la prevención de violencia sexual en el transporte público y en las paradas del autobús? Lo que refirieron las usuarias del transporte público fue “mayor apoyo entre mujeres” es por lo que se usó el #CuentaConmigo por medio del cual se invita a las usuarias a apoyar y buscar ayuda entre mujeres, pero también con aliados de la campaña.

#CUENTA CONMIGO

Materiales de la campaña

Insumo	Cantidad
Cartel Acosometro	2,000
Cartel operador aliado	2,000
Cartel #cuentaConmigo	2,000
Separador acosometro	5,000
Sticjer videovigilancia	4,000
Sticker unidad segura	4,000
Sticker operador	4,000
Fotoboton Aliadas	5,000
Fotoboton Aliados	2,000
Fotoboton operadores	1,000
Postal	5,000
Sticker san Luis sin acoso	5,000
Sticker el violador eres tu	5,000
Sticker hombres	5,000
Medallón parte trasera autobús	20
Espectaculares	5
Total de materiales reproducidos	51,025

Informa al operador en todo momento

Mantente alerta choler el comportamiento del acosador

- Miradas Lascivas
- Silbidos / Piropos
- Envío de besos
- Expresiones ofensivas
- Insultos
- Comentarios positivos o negativos a tu cuerpo
- Tomar fotos sin tu consentimiento
- Arrimones
- Nalgadas
- Acecho
- Exhibición de genitales
- Masturbación en vía pública
- Manoseo
- Forcejeo / Golpes
- Intento de violación
- Violación

Denuncia ante la fiscalía

Llama al 911 y refugiate

Informa a otras pasajeras y/o al chofer el comportamiento del acosador

Si te sientes acosada y con miedo, No te quedes callada, el acoso es un delito.

#CUENTACONMIGO
DENUNCIA 911

CONAVIM SLP

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

De igual forma se diseñó un instrumento similar al violentometro, denominado “acosometro” esto con los resultados del diagnostico en donde encontramos las diversas formas de expresión de violencia sexual presente en el transporte público, tomando en cuenta que 7 de cada 10 usuarias que han sido victimas de acoso y hostigamiento sexual en autobuses o paradas de autobús, fueron víctimas la primera vez entre los 11 y 15 años de edad es que consideramos que es un instrumento que permita sacar a la luz las expresiones de acoso para evitar que se sigan normalizando, como algo que le pasa a todas las mujeres y que se tiene que aprender a vivir con ello.

Este instrumento tienen 16 expresiones de violencia sexual en el transporte publico o paradas de autobús, tiene 6 expresiones de violencia en el primer nivel en donde se sugiere a la victima mantenerse atenta, en el segundo nivel contamos con 5 expresiones, en las cuales se sugiere informar a otros pasajeros o al operador de la unidad lo que está sucediendo y en el tercer u ultimo nivel contamos con 5 expresiones en las cuales se sugiere refugiarse, llamar al 911 y denunciar antes las autoridades. Este material se difundió por medio de un cartel autoadherible para los autobuses, de forma que cada unidad conto con dos de estos acosometros, y entre las usuarias de repartieron 5,000 separadores con el acosometro.

Ya que la campaña esta vinculada a la utilización de los botones de pánico por parte de los operadores de unidades de transporte publico es que se elaboro un material especifico para que las usuarias identifiquen que el operador de esa unidad esta en contra del acoso sexual dentro de su unidad, con este material lo que se buscó es informar a todos los pasajeros que esa unidad es libre de acoso, y por tanto a los posibles agresores se buscó reducir las oportunidades para cometer el hecho ilícito, al mencionar directamente a la victima que puede pedir ayuda al operador de la unidad.

De esta forma se empodera a las pasajeras, así como al operador para intervenir en los casos de acoso, abuso o violencia sexual. Así mismo se coloca en todos los materiales la palabra “denuncia” seguida del numero nacional de emergencias 911. Este material se coloco en 1,000 unidades de transporte publico, en formato doble carta autoadherible, dos carteles por unidad.

EL OPERADOR DE ESTA UNIDAD ESTÁ EN CONTRA DEL ACOSO SEXUAL DENTRO DE SU UNIDAD.

#UnidadSegura

Si eres víctima de acoso sexual en mi unidad, dímelo, estoy capacitado para ayudarte. No te quedes callada.

#CUENTACONMIGO
DENUNCIA 911

CONAVIM SLP

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



La parte medular de la campaña es lograr que las mujeres dejen de invisibilizar la violencia sexual contra mujeres y niñas, tomando en cuenta que el acoso sexual inicia en víctimas menores de 15 años, es necesario sensibilizar a las mujeres mayores sobre la posibilidad de que intervengan directamente para que las niñas se sientan protegidas y de esta forma se pueda reducir la incidencia de violencia sexual contra niñas.

Es por ello que se mando imprimir y colocar 2,000 carteles formato doble carta en material autoadherible en las 1,000 unidades de los operadores que se capacitaron. Este material tiene como imagen central 4 mujeres apoyándose coronado con el #CuentaConmigo y con la leyenda “Si te sientes acosada y con miedo, dímelo, tal vez pueda ayudarte, No te quedes callada” seguido de la palabra “denuncia” y el numero de emergencias 911. Esto va acompañado de un fotoboton que se entregó a las mujeres aliadas del movimiento #CuentaConmigo de tal forma que las usuarias puedan identificar a otras mujeres que están dispuestas a apoyar a las víctimas.

Una de las estrategias dentro de la campaña fue la colocación de material visual en el interior de las unidades de transporte público, ya que las 1,000 unidades cuentan con botón de pánico y cámara de seguridad es que se dispuso de un sticker colocado en la parte trasera de los asientos en la cual se lee “para tu seguridad esta unidad cuenta con videovigilancia y botón de pánico” esto como una medida disuasiva hacia los posibles agresores.

De igual forma se encuentra un sticker en donde se lee “esta unidad es segura y libre de acoso sexual” y un tercer sticker en donde se lee “el operador de esta unidad esta en contra del acoso sexual, si estas siendo victima de acoso sexual en mi unidad, dímelo, estoy capacitado para ayudarte, no te quedes callada. De esta forma se busca de manera disuasiva reducir la violencia sexual, así como empoderar a las víctimas informándoles que su principal aliado es el operador de la unidad.





Para identificar a las y los aliados de la campaña #CuentaConMigo se elaboraron 3 modelos de fotobotones de identificación, el primero para mujeres aliadas, el segundo para los operadores capacitados y el tercero para hombres que se sumaron al movimiento para apoyar a mujeres víctimas de violencia sexual, partiendo del supuesto de que no todos los hombres son acosadores. Se elaboraron y distribuyeron 5,000 fotobotones a mujeres aliadas, 1,000 a operadores del transporte público y 2,000 a hombres aliados.

¿QUÉ HACER EN CASO DE ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO?

- 1 ALZA LA VOZ**
Grita y evidencia al acosador.
 Esto hará que se incomode ante las miradas y se aleje.
 También avisa al chofer de la unidad, él está capacitado para ayudarte en esos casos.
- 2 RECOLECTA EVIDENCIAS**
Toma fotografías y/o videos del acosador y de la situación.
- 3 ACÉRCATE A UNA RED DE APOYO**
Cuéntale a alguien lo que está pasando, ya sea una amiga(o), familiar, compañera(o), etc.
 De ser necesario manda tu ubicación en tiempo real a personas de confianza y acércate a las instancias públicas y privadas que te apoyan en la gestión, denuncia y salvaguarda. Cuando estés en una situación de emergencia, llama al 911.
- 4 PRESENTA UNA DENUNCIA AL MINISTERIO PÚBLICO**
 En caso de que ésta no proceda, acudir a la CEDH o CNDH para presentar una denuncia contra el MP.
- 5 APOYA A OTRAS MUJERES EN SITUACIÓN DE ACOSO**
 Sé parte del movimiento #CuentaConMigo donde seas una persona de confianza a la que pueden recurrir si necesitan ayuda en caso de acoso en el transporte público o en la calle, así como tu puedes ser apoyada por otra persona cuando tú lo necesites.
 Apoyémonos entre todos.

#CUENTA CON MIGO DENUNCIA

CONAVIM, SLP, SLP, Secretaría de Seguridad Pública

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

De igual forma se diseñó una postal con los pasos de que hacer en caso de ser víctima de acoso en el transporte público, de esta postal se imprimieron 5,000 las cuales se distribuyeron a mujeres y niñas usuarias del transporte público en los principales centros de transferencia de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.



Otro elemento de la campaña #CuentaConMigo fue la impresión y distribución de 15,000 etiquetas autoadheribles, 5,000 de cada diseño, como parte de la estrategia de sensibilización a las usuarias y los usuarios del transporte público, se busco que este material fuera atractivo de tal forma que lo guarden y se convierta un tema de conversación, razón por la que se incluyó datos estadísticos resultantes del diagnóstico.

La campaña no contemplaba la colocación de medallones en los camiones del transporte público, sin embargo los permisionarios al conocer el programa y los resultados del diagnóstico, donaron el espacio publicitario en 20 unidades de diversas rutas para que se colocara información de la campaña, por lo cual se diseño exprofeso para la colocación en la parte trasera de los autobuses de pasajeros, este mensaje busca ser un mecanismo de prevención para mujeres que se sienten en riesgo de ser atacadas sexualmente.

La donación del espacio publicitario fue por un periodo de tres meses que puede ser extendido hasta seis meses, bajo el compromiso de que cada vez que se dañe la publicidad será remplazada. Todo el material cuenta con el #CuentaConMigo, así como los números de emergencia.





Se colocaron 5 espectaculares en distintas ubicaciones de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, el objetivo de la colocación de los espectaculares fue sensibilización a la población sobre la importancia de actuar para prevenir, atender y sancionar la violencia sexual contra mujeres y niñas en el transporte público.

Se colocaron tres espectaculares con el diseño Juntos por un San Luis sin acoso, uno con el diseño 8 de cada 10 usuarias y uno del diseño los verdaderos hombres no acosan.

Numero de espectacular	Ubicación del espectacular
1	Central camionera frente de la glorieta a periférico
2	Himalaya y carr. Guadalajara, sobre Av. Salvador Nava
3	Río Santiago casi puente municipio libre, casi con el puente de municipio libre
4	Parque tangamanga II Fray Diego de la Magdalena, a un lado de los bomberos en Av. Hernán Cortez en dirección hacia el Saucito
5	Av. Salvador nava estadio 20 de noviembre

Campaña en redes sociales Facebook y twitter



¿QUÉ HACER EN CASO DE ACOSO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO?

- 1 ALZA LA VOZ**
Grita y evidencia al acosador. Esto hará que se incomode ante las miradas y se aleje.
También avisa al chofer de la unidad, él está capacitado para ayudarte en esos casos.
- 2 RECOLECTA EVIDENCIAS**
Toma fotografías y/o videos del acosador y de la situación.
- 3 ACÉRCATE A UNA RED DE APOYO**
Cuéntale a alguien lo que está pasando, ya sea una amiga(o), familiar, compañera(o), etc. De ser necesario manda tu ubicación en tiempo real a personas de confianza y acércate a las instancias públicas y privadas que te apoyan en la gestión, denuncia y salvaguarda. Cuando estés en una situación de emergencia, llama al 911.
- 4 PRESENTA UNA DENUNCIA AL MINISTERIO PÚBLICO**
En caso de que esta no proceda, acudir a la CEDH o CNDH para presentar una denuncia contra el MP.
- 5 APOYA A OTRAS MUJERES EN SITUACIÓN DE ACOSO**
Sé parte del movimiento #CuentaConmigo donde seas una persona de confianza a la que pueden recurrir si necesitan ayuda en caso de acoso en el transporte público o en la calle, así como tu puedes ser apoyada por otra persona cuando tú lo necesites.
Apoyémonos entre todos.

#CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

Seguridad Pública SLP
16 de diciembre

¿Sabes qué hacer en caso de acoso en el transporte público? #CuentaConmigo No te calles, denuncia al 9-1-1

6 12 veces compartido

Me gusta Comentar Compartir

Escribe un comentario...

#CUENTA CONMIGO

JUNTOS POR UN SAN LUIS SIN ACOSO DENUNCIA

CONAVIM SLP SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

Seguridad Pública SLP
Te gusta esta página · 20 h

1

Me gusta Comentar Compartir

Escribe un comentario...

¿TE SIENTES AMENAZADA, CON MIEDO O ALGUIEN TE ESTÁ SIGUIENDO? COMPARTE TU UBICACIÓN EN TIEMPO REAL CON PERSONAS DE CONFIANZA

#CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

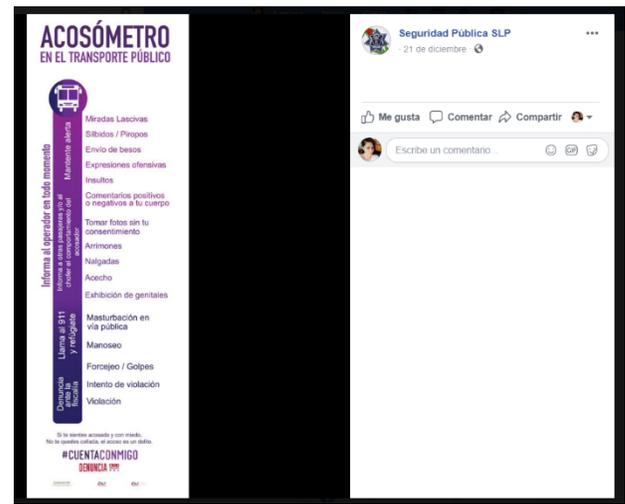
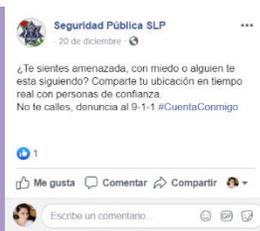
Seguridad Pública SLP
17 de diciembre

¿Te sientes amenazada, con miedo o alguien te está siguiendo? Comparte tu ubicación en tiempo real con personas de confianza. No te calles, denuncia al 9-1-1 #CuentaConmigo

7 11 veces compartido

Me gusta Comentar Compartir

Escribe un comentario...



SSP SAN LUIS POTOSÍ 32,3 mil Tweets Siguiendo

1:17 190 reproducciones

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 21 dic.
8 de cada 10 usuarias del transporte público han sido víctimas de hostigamiento y/o acoso sexual.
[#CuentaConmigo](#)

de cada 10 usuarias del transporte público han sido víctimas de hostigamiento y/o acoso sexual.
Si estás siendo acosada, ¡No te quedes callada!
DENUNCIA

ACOSÓMETRO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

- Miradas Lascivas
- Silbidos / Piropos
- Ervío de besos
- Expresiones ofensivas
- Insultos
- Comentarios positivos

Mantén alerta todo momento

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ 32,3 mil Tweets Siguiendo

Constata montajes de fotografías. Haz una captura de pantalla y realiza una búsqueda para corroborar su autenticidad.

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 18 dic.
Si eres acosada, no te calles ¡DENUNCIA! a través del 9-1-1
[#CuentaConmigo](#)

Si eres acosada, ¡DENUNCIA! No te quedes callada.
#CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ 32,3 mil Tweets Siguiendo

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 23 dic.
Juntos por un San Luis sin acoso [#CuentaConmigo](#)

JUNTOS POR UN SAN LUIS SIN ACOSO DENUNCIA

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ 32,3 mil Tweets Siguiendo

¿Te sientes amenazada, con miedo o alguien te está siguiendo? Comparte tu ubicación en tiempo real con personas de confianza.
No te calles, denuncia al 9-1-1 [#CuentaConmigo](#)

UBICACION EN TIEMPO REAL CON PERSONAS DE CONFIANZA
#CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 16 dic.
¿Sabes qué hacer en caso de acoso en el transporte público?
[#CuentaConmigo](#)
No te calles, denuncia al 9-1-1

1 **ALZA LA VOZ**
Grita y avisa al acosador. Esto hará que los incidentes sean más raros y se eviten.
También avisa al chofer de la unidad, él está capacitado para ayudarte en este caso.

2 **RECOLECTA EVIDENCIAS**
Toma fotografías y/o videos del acosador y de la situación.

3 **ACÉRCATE A UNA RED DE APOYO**
Conoce a alguien lo que está pasando, ya sea un amigo(a), familiar, compañero(a), etc. De ser necesario muestra la ubicación en tiempo real a personas de confianza y súmate a las instancias públicas y privadas que te apoyen en la gestión, denuncia y salvaguarda. Cuando estés en una situación de emergencia, llama al 911.

4 **PRESENTA UNA DENUNCIA AL MINISTERIO PÚBLICO**
En caso de que ésta no proceda, acudir a la CEDH o CNDH para presentar una denuncia contra el IMU.

5 **APOYA A OTRAS MUJERES EN SITUACION DE ACOSO**
Sé parte del movimiento [#CuentaConmigo](#) donde seas una persona de confianza a la que puedas brindar el momento oportuno en caso de acoso en el transporte público o en la calle, así como tu puedes ser apoyada por otra persona cuando lo necesites. Apoyémonos entre todas.

#CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 19 dic.
Juntos por un San Luis sin acoso [#CuentaConmigo](#)

SAN LUIS SIN ACOSO #CUENTA CONMIGO DENUNCIA

CONAVIM SLP SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA

SSP SAN LUIS POTOSÍ @SSP_SLP · 19 dic.
Si estas varaciones calas de viaje, toma en cuenta las siguientes



V.- CAPACITACIÓN A POLICÍAS INTEGRANTES DE LAS UNIDADES ESPECIALIZADAS DE ATENCIÓN A LA VIOLENCIA DE GÉNERO.

Las sesiones de capacitación para los integrantes de la unidad especializada de atención a la violencia familiar y de género de la Secretaría de Seguridad Pública se coordinaron directamente con la responsable de la unidad de género de la secretaria, para evitar afectar la operatividad de la unidad especializada se realizaron 4 grupos de capacitación, de 10 elementos activos en cada grupo, los temas que se arcaron fueron: (ver carta descriptiva en anexo)

- I. Introducción y encuadre
- II. Violencia y Género
- III. Violencia de genero en San Luis Potosí
- IV. Violencia en el transporte publico
- V. Diagnóstico de violencia sexual en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.
- VI. Prevención de violencia sexual en el transporte público
- VII. Protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público.
- VIII. Conclusiones

Es importante mencionar que previamente se elaboro el protocolo para prevenir atender la violencia sexual en el transporte público, para lo cual se convocó a policías de la unidad especializada de atención a la violencia

familiar y de género, operadores de los servicios de emergencia 9-1-1, y elementos de la fuerza metropolitana, para poder contar con la experiencia en campo en la atención a delitos sexuales.

Durante la sesión para elaborar el protocolo se notaron actitudes misóginas por parte de algunas mujeres, en donde justificaban las agresiones sexuales dependiendo de la ropa que visten las mujeres, utilizando frases como “si ya sabe, ¿para que se viste así?” es por ello que se trabajó un proceso de sensibilización para posteriormente elaborar el protocolo, se retomaron las experiencias de los policías estatales para la elaboración del protocolo, una vez realizado se procedió a reenviarlo a la secretaria para observaciones, y validación final.

Durante las sesiones de capacitación con los policías se logró identificar que han normalizado la violencia, se tuvo que extender el tiempo de reflexión colectiva en el tema de violencia y género y de la violencia en el transporte público para que comprendieran que si se detiene a un agresor sexual están evitando que existan más víctimas, tomando en cuenta que es un delito que las víctimas prefieren no denunciar.

Se identificaron diversas áreas de oportunidad para reforzar la formación de los policías, como es la atención a las víctimas para evitar la revictimización, así como la atención a menores de edad, principalmente respecto a delitos sexuales cometidos en agravio de menores de edad.

De igual forma se identificó la necesidad de capacitar a todos los elementos de la fuerza metropolitana, ya que en el despacho de unidades que se realiza por parte de los operadores del 911 para atender los auxilios, es que estos pueden dirigirse a policías que no necesariamente son integrantes de la unidad especializada de atención a la violencia familiar y de género, tomando en cuenta que la mayor número de auxilios son por violencia familiar y de pareja, es que esta unidad se ve impedida de atender el 100% de los auxilios de violencia contra mujeres o violencia familiar y se despacha a otras unidades, que no necesariamente han recibido capacitación para atender con perspectiva de género, esto en detrimento de la atención a las víctimas.

Finalmente, los policías integrantes de la unidad especializada que fueron capacitados expresaron la necesidad de generar una cultura del autocuidado, ya que muchas expresiones de acoso sexual pueden ser evitadas con la participación de los propios ciudadanos, y más cuando estas conductas son contra niñas y adolescentes.

En cuanto al proceso de formación para la aplicación del protocolo expresaron la necesidad de reforzar la capacitación a los operadores de transporte público para un uso responsable del botón de pánico, ya que al momento de las capacitaciones solo el 3% de los auxilios fueron verdaderos, el restante 97% fueron falsos positivos, principalmente al momento de lavar las unidades, aunque también por accidente en la ruta. Ya que este tipo de descuidos merman la capacidad operativa de la corporación ya que cada falso positivo implica una inversión de tiempo desde el operador en el C5i2, así como por parte de las unidades que son despachadas, que por mínimo invierten 15 minutos en cada falso positivo.

Se recomienda que la capacitación sea continua y que se incluya el protocolo de actuación para prevenir y atender la violencia contra las mujeres en el transporte público a los cadetes que se encuentran en formación para ingresar a la secretaria de seguridad pública, para que forme parte de las competencias básicas de todos los policías y operadores del C5i2.

EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Objetivo del programa

Contar con un sistema integral de seguridad para las mujeres y las niñas que garantice el derecho a la ciudad, al libre tránsito y la recreación mediante acciones estratégicas de sensibilización que permitan prevenir, atender y sancionar la violencia contra las mujeres en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, por medio de estrategias integrales de intervención en un marco de actuaciones corresponsables, participativas, solidarias e igualitarias.

Matriz de indicadores de resultados									
	Resumen Narrativo	Indicadores	Fórmula	Unidad de Medida	Meta	Tipo Dimensión	Medios de Verificación	Resultado	
1° Objetivo Específico	Realizar un diagnóstico en el transporte público para identificar los tipos de violencia y los elementos que las mujeres consideran relevantes	Informe elaborado con la información recolectada en el diagnóstico para identificar los tipos de violencia y recomendaciones de las usuarias	Σ Número de informes realizados	Cantidad	1	Eficacia	Escala de medición (diagnostico situacional)	Diseño e implementación de una escala de medición	Se identificaron y analizaron situaciones sensibles y pertinentes a las cuestiones de género con un enfoque local y basado en el saber de las/los actores clave para analizar las dinámicas en el transporte público y con ello diseñar estrategias efectivas y eficientes para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual

	para mejorar su seguridad.								y otras formas de violencia sexual.
					1		Informe finalizado		Se diseñaron e implementaron instrumentos que permitieron identificar y analizar soluciones sostenibles y localmente relevantes, así como con perspectiva de género, pues se contaron con mecanismos de seguimiento y análisis de la información tanto cuantitativa como cualitativa, que incluyeron a las partes interesadas logrando así información sólida, lo cual permita que la seguridad en el transporte público será efectiva porque serán apoyados por la comunidad.
	Capacitar a operadores del	Operadores de transporte público					* Carta descriptiva con	1,001 operadores de transporte público sensibilizados y	Se capacitó y promovió la asociación de las y los

2° Objetivo Especifico	transporte público para atender la violencia contra mujeres y niñas en sus unidades.	capacitados para atender la violencia en contra de las mujeres y niñas en sus unidades	∑ Número de beneficiarios capacitados	Cantidad	1,000	Eficacia	temáticas de la capacitación. * Listas de asistencia *Registro fotográfico	capacitados para atender la violencia en contra de las mujeres y niñas en sus unidades	operadores de transporte público locales para fortalecer la erradicación del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público, desde una perspectiva de género basado en la sensibilización y la transferencia de conocimiento.
3° Objetivo Especifico	Desarrollar un protocolo de actuación para los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.	Documento elaborado con lineamientos de actuación para los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género.	∑ Número de protocolos desarrollado	Cantidad	1	Eficacia	* Protocolo de actuación de atención a la violencia de género.	Diseño e implementación de un protocolo de actuación para atender y sancionar la violencia sexual y el acoso en el transporte público.	Se diseño e implemento un protocolo de actuación con la colaboración de los policías de la unidad especializada para la atención de la violencia de género, policías operadores del 911 y de la Fuerza Metropolitana para prevenir y atender la violencia sexual y el acoso de las mujeres y niñas en el transporte publico colectivo.
	Realizar una campaña de	Campaña de prevención de					* Entregables		Se puso en marcha una campaña que permitió

<p>4° Objetivo Específico</p>	<p>prevención de acosos sexual en el transporte público y difusión de las líneas de emergencia y apoyo</p>	<p>acosos sexual en el transporte público y difusión de líneas de emergencia realizada</p>	<p>∑ Número de campañas realizadas</p>	<p>Cantidad</p>	<p>1</p>	<p>Eficacia</p>	<p>(flyers, stickers, visuales). * Registro fotográfico *</p>		<p>promover el derecho de las mujeres y las niñas a hacer uso del transporte público libre de violencia sexual, riesgos del acoso sexual y otras formas de violencia en el transporte público logrando de esta forma la visibilización de la problemática existente y fomentar la cultura de la denuncia y la atención inmediata por medio de las y los usuarios con una entrega total de 51,000 materiales reproducidos en 14 presentaciones distintas.</p>
<p>5° Objetivo Específico</p>	<p>Capacitar a los policías de las Unidades Especializadas de atención a la violencia de género para la atención a</p>	<p>Policías capacitados para la atención a mujeres víctimas de abuso y acoso sexual.</p>	<p>∑ Número de policías de la Unidad Especializada capacitados</p>	<p>Cantidad</p>	<p>40</p>	<p>Eficacia</p>	<p>*Carta descriptiva con temáticas de la capacitación. * Listas de asistencia *Registro</p>	<p>40 policías de las Unidades Especializadas en la atención a la violencia de género</p>	<p>Las y los policías de las Unidades Especializadas en la atención a la violencia de género fueron capacitados y participaron en la formulación de un protocolo de actuación</p>

	mujeres víctimas de abuso y acoso sexual.						fotográfico		que permitiera atender y sancionar la violencia sexual y el acoso de mujeres y niñas que utilizan el transporte.
--	---	--	--	--	--	--	-------------	--	--

Principal resultado alcanzado.

El programa y las estrategias diseñadas e implementadas fueron efectivas porque se conto con el apoyo local de mujeres, niñas, niños y hombres los cuales participaron en cada una de las etapas, motivo por el cual se obtuvo los recursos humanos y técnicos requeridos, ya que las normas, actitudes y conductas sociales fueron transformadoras siendo estas las que impulsaron la erradicación del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público colectivo el cual se justifica con la evidencia que muestra que las iniciativas de prevención de múltiples facetas se refuerzan mutuamente con el involucramiento de la comunidad, el gobierno y la sociedad en general.

ANEXOS

1.- instrumento de recolección de información para los diagnósticos

PROGRAMA PARA PREVENIR, ATENDER Y SANCIONAR LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE SAN LUIS POTOSI

Prevención, atención y sanción de las violencias contra mujeres y niñas en el transporte público colectivo

de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

***Obligatorio**

1. Edad *

Marca solo un óvalo.

Menos de 16 años

De 16 a 19 años

De 20 a 30 años

De 31 a 40 años

De 41 a 50 años

Más de 50 años

2. Actualmente, ¿A qué te dedicas? *

Marca solo un óvalo.

Estudiante

Empleada

Comerciante

Trabajo en negocio familiar

Desempleada

Labores del hogar

Trabajo y estudio

No trabajo y no estudio

3. ¿Con qué frecuencia utilizas el transporte público? *

Marca solo un óvalo.

Los 7 días de la semana

De 1 a 5 días entre semana

De 1 a 3 días entre semana

Solo los fines de semana

No se / No contesto

4. En que horarios utilizas con frecuencia el transporte público *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Antes de las 8:00 hrs

De 8:00 a 12:00 hrs

De 12:00 a 15:00 hrs
 De 15:00 a 18:00 hrs
 De 18:00 a 21:00 hrs
 Después de las 21:00 hrs
 No se/ no contesto

5. ¿Cuánto tiempo esperas el transporte público? *

Marca solo un óvalo.

Menos de 5 minutos
 De 5 a 10 minutos
 De 10 a 15 minutos
 De 15 a 20 minutos
 Más de 30 minutos
 No se/ no contesto

6. ¿Qué tan insegura te sientes en la parada del autobús? *

Marca solo un óvalo.

1 2 3 4 5
 Muy segura Muy insegura

7. ¿Qué tan insegura te sientes en el transporte público? *

Marca solo un óvalo.

1 2 3 4 5
 Muy segura Muy insegura

8. ¿Haz presenciado algún delito en la parada del autobús o sobre el transporte público? *

Marca solo un óvalo.

Sí
 No
 No se/ no contesto

9. ¿Que tipo de delito? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Robo con violencia
 Robo sin violencia
 Asalto
 Consumo de sustancias toxicas
 Vandalismo
 Hostigamientos sexual
 Acoso sexual
 No he presenciado ningún delito

10. ¿Haz sido víctima de hostigamiento y/o acoso sexual en el transporte público? *

Marca solo un óvalo.

Sí
 No
 No se/ no contesto

11. ¿Cómo fuiste acosada sexualmente en la parada del autobús y sobre el transporte público? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Miradas morbosas a mi cuerpo
 Piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual
 Tocamiento o manoseo a mi cuerpo sin mi consentimiento
 Palabras ofensivas o despectivas con carácter sexual

Frotamientos de hombres hacia mi cuerpo con carácter sexual
 Me dieron una nalgada
 Conversaciones o comentarios incómodos
 Me han tomado fotos sin mi consentimiento
 Un hombre me mostró sus genitales
 Me persiguieron con intención de atacarme sexualmente
 Abuso sexual
 No he sido víctima de hostigamientos ni acoso sexual
 No se/ no contesto

12. ¿Con qué frecuencia te sientes acosada en la parada del autobús? *

Marca solo un óvalo.

Siempre
 Casi siempre
 Algunas veces
 Casi nunca
 Nunca
 No se/ no contesto

13. ¿Con qué frecuencia te sientes acosada en el autobús? *

Marca solo un óvalo.

Siempre
 Casi siempre
 Algunas veces
 Casi nunca
 Nunca
 No se/ no contesto

14. ¿Qué edad tenías la primera vez que fuiste víctima de acoso sexual? *

Marca solo un óvalo.

Menos de 12 años
 De 13 a 15 años
 De 15 a 20 años
 Más de 20 años
 No he sido víctima de acoso

15. ¿En que horarios sucedió? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Antes de las 8:00 hrs
 De 8:00 a 12:00 hrs
 De 12:00 a 15:00 hrs
 De 15:00 a 18:00 hrs
 De 18:00 a 21:00 hrs
 Después de las 21:00 hrs
 No se/ no contesto

16. ¿Qué haz hecho cuando has presenciado actos de acoso sexual? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Pedir ayuda
 Comunicarle al operador lo que está sucediendo
 Intervenir directamente
 Apoyar a la víctima
 Denunciar o dar aviso a las autoridades
 Responder con violencia
 Nada

No se/ no contesto

17. ¿Qué haz hecho cuando has sido víctima de acoso sexual? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Pedir ayuda

Comunicarle al operador lo que está sucediendo

Intervenir directamente

Denunciar o dar aviso a las autoridades

Responder con violencia

Nada

No se/ no contesto

18. Para ti, ¿Quiénes son los principales acosadores en el transporte público? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Los operadores

Checadores de ruta

Hombres pasajeros

Mujeres pasajeras

Vendedores

No se/ no contesto

19. ¿Qué te genera inseguridad en el transporte público, y en las parada del autobús? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Falta de alumbrado en las paradas de autobús

Presencia de hombres en la unidad rosa

Falta de iluminación dentro del autobús

Falta de cámaras en las paradas y dentro de las unidades

Exceso de pasajeros

Que el operador no respete los ascensos y descensos de los usuarios

Que haya pocos pasajeros

No se/ no contesto

20. ¿Qué elementos crees que servirían para la prevención de violencia sexual en el transporte público y en las paradas del autobús? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

Mas cámaras de seguridad

Capacitación a los operadores

Apoyo entre las mujeres

Mayor intervención de las autoridades

Campañas de prevención

No se/ no contesto

Otros

2.- Carta descriptiva de las capacitaciones a operadores del transporte publico

CARTA DESCRIPTIVA

Nombre del taller	Taller de capacitación a operadores de transporte público para prevenir la violencia sexual al interior de las unidades de transporte público y atender a las víctimas.	Lugar	S.L.P.
Nombre del instructor (es)	-	Duración	240 minutos
		Fecha	-
Objetivo general.	Capacitar a los operadores del transporte público a diseñar una estrategia para la atención de violencia hacia las mujeres y niñas en sus unidades, creando "la unidad segura" en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.		
Perfil de los participantes	Operadores y operadoras de unidades del transporte público de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.		

Tema	Objetivo	Desarrollo	Materiales	Duración
I. Introducción y encuadre	Que las y los participantes conozcan los objetivos del taller y se establezcan las reglas de convivencia y participación.	El facilitador explicara los objetivos del taller, de manera participativa se establecerán las reglas para el desarrollo y la convivencia dentro del taller.	1.- Presentación power point. 2.- pliegos de papal bond 3. Marcadores	10 min.
II. Violencia y Género	Que las y los participantes conozcan los conceptos básicos sobre violencia de género.	Por medio de apoyo audiovisual las y los participantes conocerán los conceptos básicos de violencia, agresividad, tipos de violencia y modalidades de la violencia contra las mujeres.	1.- Presentación power point	30 min.
III. Violencia de Género en San Luis Potosí	Visibilizar a los operadores del transporte público sobre el tema de Violencia y exponer las estadísticas de la violencia en contra las mujeres y niñas en San Luis Potosí (Alerta de Género)	Por medio de una presentación power point se explicará que es la alerta de violencia de genero contra las mujeres, cuáles son las medidas que contempla y porque ellos como operadores del transporte público están relacionados con el cumplimiento de las medidas de la declaratoria.	1.- Presentación power point	30 min

IV. Violencia en el Transporte público	Sensibilizar a los operadores del transporte público, cuales los factores y los tipos de violencia más comunes dentro de las unidades y en las paradas del autobús, y cómo afecta la inseguridad a las mujeres y niñas.	Se realizará una dinámica en donde se asignará roles a los participantes y escenificarán un caso de acoso sexual al interior de una unidad de transporte público, el resto de los participantes tendrán que identificar las actitudes de los distintos roles y cuáles deberían ser sus actitudes para prevenir la violencia sexual contra mujeres y niñas.	1.- Presentación power point 2.- disfraces 3.- accesorios	30 min.
V. Diagnóstico de violencia sexual en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.	Que las y los participantes conozcan las experiencias de violencia sexual que experimentan las usuarias de manera permanente.	Por medio de una presentación power point se dará a conocer los resultados del diagnóstico, al finalizar se propiciará un espacio de reflexión colectiva.	1.- Presentación power point	30 min.
VI. Ciudades seguras para mujeres y niñas	Que las y los participantes conozcan mejores prácticas para lograr espacios seguros para mujeres y niñas en el transporte público.	Se presentarán dos experiencias exitosas latinoamericanas para reducir la violencia sexual en el transporte público.	1.- Presentación power point	15 min.
VII. Prevención de violencia sexual en el transporte público	Que las y los participantes conozcan las distintas expresiones de violencia sexual que se presentan en el transporte público.	Con apoyo del “acosometro” se personificarán las expresiones de violencia sexual contra mujeres, así como los efectos que tiene en las víctimas.	1.- acosometro 2.- disfraces 3.- accesorios	40 min.
VIII. Protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público.	Que las y los participantes conozcan el “protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público” así como su nivel de participación en la aplicación del mismo	Por medio de una escenificación con juego de roles se explicará la operación del protocolo. Al final se propiciará la discusión para mejorar el protocolo desde la perspectiva de los operadores del transporte público.	1.- Presentación power point 2.- disfraces 3.- accesorios	40 min.
IX. Conclusiones			-	15 min

3.- Carta descriptiva a policías

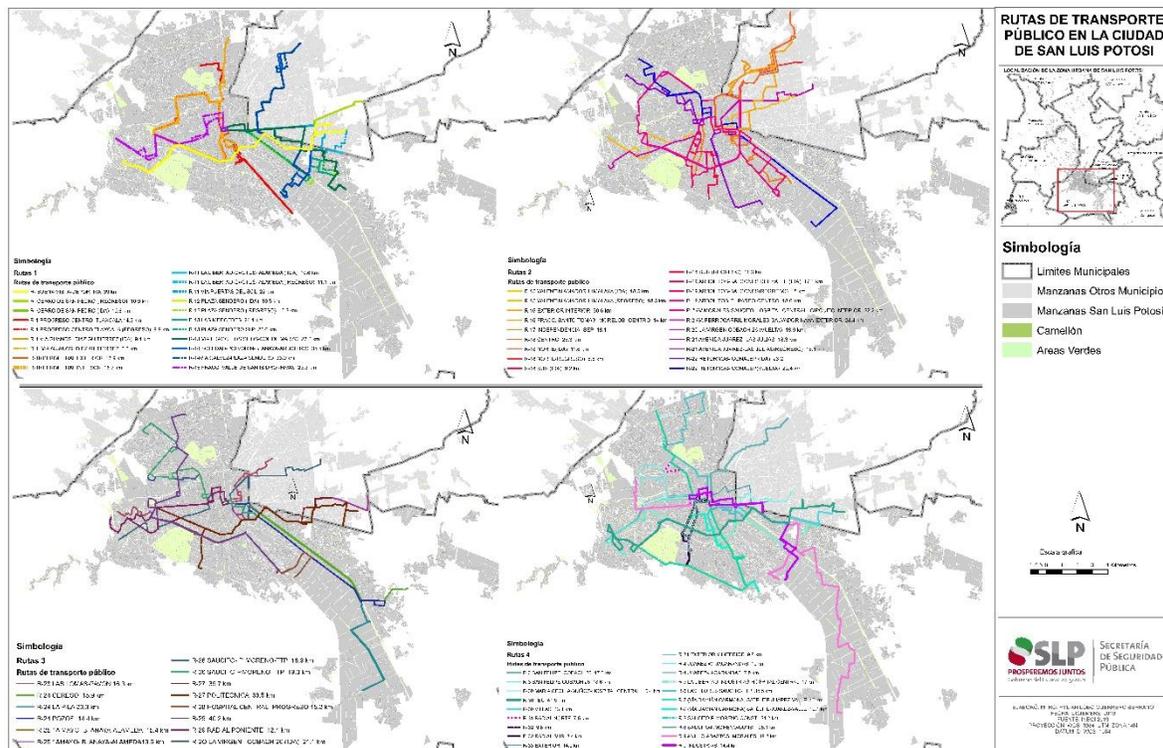
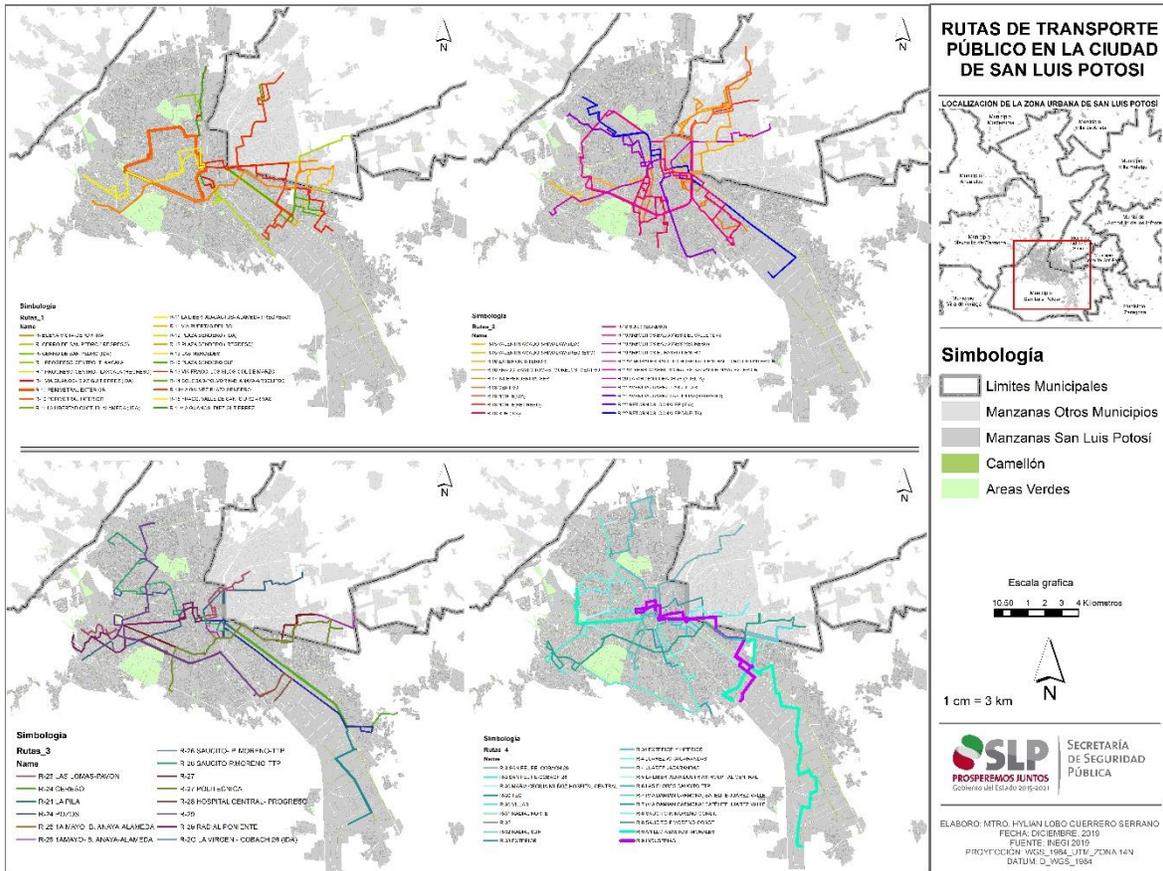
CARTA DESCRIPTIVA

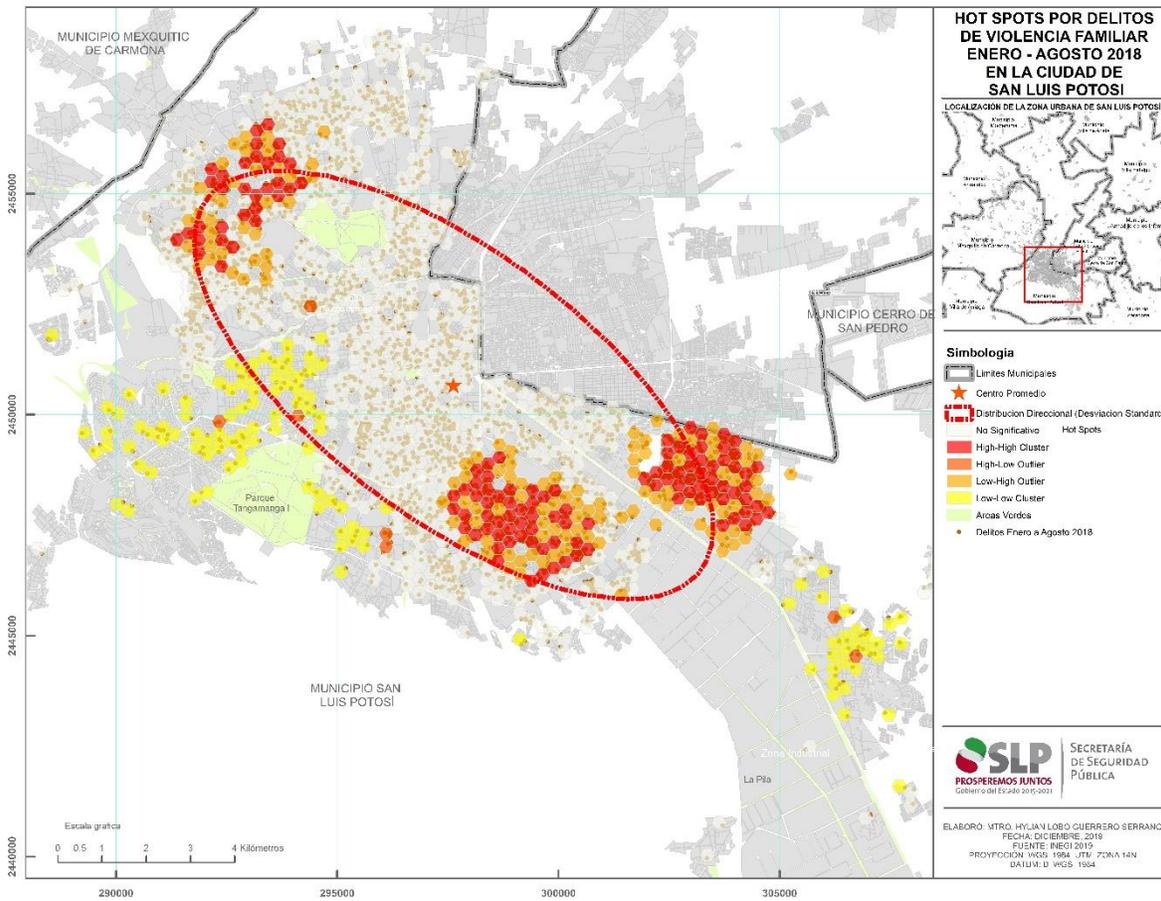
Nombre del taller		Lugar	S.L.P.
Nombre del instructor (es)		Duración	240 minutos
		Fecha	
Objetivo general.	Capacitar a policías de la fuerza metropolitana para la implementación del protocolo de atención a mujeres y niñas víctimas de violencia sexual en las unidades del transporte público.		
Perfil de los participantes	Policías estatales operativos integrantes de la fuerza metropolitana		

Tema	Objetivo	Desarrollo	Materiales	Duración
I. Introducción y encuadre	Que las y los participantes conozcan los objetivos del taller y se establezcan las reglas de convivencia y participación.	El facilitador explicara los objetivos del taller, de manera participativa se establecerán las reglas para el desarrollo y la convivencia dentro del taller.	1.- Presentación power point. 2.- pliegos de papel bond 3. Marcadores	10 min.
II. Violencia y Género	Que las y los participantes conozcan los conceptos básicos sobre violencia de género.	Por medio de apoyo audiovisual las y los participantes conocerán los conceptos básicos de violencia, agresividad, tipos de violencia y modalidades de la violencia contra las mujeres.	1.- Presentación power point	30 min.
III. Violencia de Género en San Luis Potosí	Que las y los participantes conozcan el estado en el que se encuentra los índices de violencia de género en el estado y la zona metropolitana	Por medio de una presentación power point se explicará que es la alerta de violencia de género contra las mujeres, cuales son las medidas que contempla y porque ellos como policías estatales están relacionados con el cumplimiento de las medidas de la declaratoria.	1.- Presentación power point	30 min
IV. Violencia en el Transporte público	Sensibilizar a las y los participantes sobre los factores y los tipos de violencia más comunes dentro de las unidades	Se realizará una dinámica en donde se asignará roles a los participantes y escenificaran un caso de acoso sexual al interior de	1.- Presentación power point 2.- disfraces 3.- accesorios	30 min.

	y en las paradas del autobús, y cómo afecta la inseguridad a las mujeres y niñas.	una unidad de transporte público, el resto de los participantes tendrán que identificar las actitudes de los distintos roles y cuáles deberían ser sus actitudes para prevenir la violencia sexual contra mujeres y niñas.		
V. Diagnóstico de violencia sexual en el transporte público en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.	Que las y los participantes conozcan las experiencias de violencia sexual que experimentan las usuarias de manera permanente.	Por medio de una presentación power point se dará a conocer los resultados del diagnóstico, al finalizar se propiciará un espacio de reflexión colectiva.	1.- Presentación power point	30 min.
VI. Prevención de violencia sexual en el transporte público	Que las y los participantes conozcan las distintas expresiones de violencia sexual que se presentan en el transporte público.	Con apoyo del “acosometro” se personificarán las expresiones de violencia sexual contra mujeres, así como los efectos que tiene en las víctimas.	1.- acosometro 2.- disfraces 3.- accesorios	40 min.
VII. Protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público.	Que las y los participantes conozcan el “protocolo para prevenir y atender la violencia sexual en el transporte público” así como su nivel de participación en la aplicación de este	Por medio de una escenificación con juego de roles se explicará la operación del protocolo. Al final se propiciará la discusión para mejorar el protocolo desde la perspectiva de los policías estatales	1.- Presentación power point 2.- disfraces 3.- accesorios	55 min.
VIII.- Conclusiones			-	15 min

4.- cartografía







SEGOB
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

CONAVIM

COMISIÓN NACIONAL PARA PREVENIR Y ERRADICAR
LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES



SAN LUIS POTOSÍ
PROSPEREMOS JUNTOS
Gobierno del Estado 2015-2021



SECRETARÍA
DE SEGURIDAD
PÚBLICA

