

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE

Dependencia de adscripción al PAP

Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos

PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)

Nombre de la APUESTA

Gestión de las Políticas Públicas y del Derecho

Nombre del PROGRAMA

Programa de Cooperación Internacional Descentralizada



ITESO
Universidad Jesuita
de Guadalajara

Nombre del PAP

Consultores en Procesos de Internacionalización (5C05)

“Cooperación internacional descentralizada a nivel local como herramienta para el alcance de una agenda política”

PRESENTAN

Programa educativo.

Relaciones Internacionales

Nombre completo del alumno.

Daniela Sandoval Montes

Profesor(es) PAP: María Dolores Hernández Montoya & Rocío Melendrez Ramírez

Tlaquepaque, Jalisco, junio de 2022

Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara

Daniela Sandoval Montes
Correo-e: rn722192@iteso.mx

Resumen (Abstract). *El objetivo de este Reporte PAP es mostrar el contexto, experiencias, conocimientos y productos elaborados en el escenario de la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara durante el periodo Verano 2022 del Proyecto de Aplicación Profesional: Consultores en Procesos de Internacionalización. Este demuestra la relevancia, capacidades y oportunidades de los gobiernos locales en temas de cooperación descentralizada con diferentes actores internacionales, particularmente en temas de movilidad de los ciudadanos. Se identifican las problemáticas externas e internas que enfrenta la Dirección de Movilidad y Transporte y las actividades que lleva a cabo para enfrentarlas. Del mismo modo, este reporte puntualiza el tema de movilidad como un tema interdisciplinar con áreas como la salud pública y el cuidado del medioambiente, al igual que su gran importancia tanto a nivel local, como internacional. Se concluye que los internacionalistas tienen una gran área de oportunidades en estos escenarios gracias a sus conocimientos interdisciplinarios y prácticos ya que los gobiernos locales son actores de gran importancia en los procesos de internacionalización para el alcance de objetivos de desarrollo. Finalmente, se presenta una serie de recomendaciones para las futuras actividades de esta dependencia. No obstante, debido a la complejidad y amplitud de algunos procesos de cooperación en este organismo, este reporte se limita a dar contextualizaciones generales de los diferentes proyectos de vinculación.*

The purpose of this Professional Applications Project Report, is to demonstrate the context, experiences, knowledge and elaborated documents in the scenario of Guadalajara's Mobility and Transportation Department during the Summer 2022 term in the Professional Applications Project: Consultants in Internationalization Processes. This report shows the relevance, capacities and opportunities of local governments in areas of decentralized cooperation with different international actors, particularly in areas of mobility. It identifies both internal and external challenges the Department of Mobility and Transportation faces, as well as the different activities elaborated in order to face them. In a similar manner, this report emphasizes mobility as an interdisciplinary subject with areas of public health and climate action, as well as its great importance both on local and international agendas. It concludes that this scenario has great areas of opportunity for the professional profile of International Relations majors due to their interdisciplinary and practical knowledge, and the vast importance the varying internationalization processes in the achievement of local governments' objectives. Nonetheless, due to the complexity and scope of some of the cooperation processes in this scenario, this report is limited to giving a general context of the different cooperation projects.

1. Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) del ITESO

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que los estudiantes aplican sus saberes y competencias socio-profesionales a través del desarrollo de un proyecto en un escenario real para plantear soluciones o resolver problemas del entorno.

A través del PAP los alumnos acreditan tanto su servicio social como su trabajo recepcional, por lo que requieren de acompañamiento y asesoría especializada para que sus actividades contribuyan de manera significativa al escenario en el que se desarrolla el proyecto, y sus aprendizajes, reflexiones y aportes sean documentados en un reporte como el presente.

2. Introducción

Si bien, el Programa de Aplicación Profesional: Cooperación en Procesos de Internacionalización, lleva varios semestres aportando nuevas experiencias y conocimientos a los estudiantes del ITESO en diversos escenarios, tuve la fortuna de ser parte de un nuevo proyecto dentro de este: la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara. A continuación haré referencia a esta dependencia con la abreviación DMT, cabe resaltar que esta no es una abreviación oficial. Este reporte tiene el propósito de señalar los puntos más relevantes dentro de mi experiencia en la DMT durante el periodo de Verano 2022.

El contenido del reporte empieza con un antecedente sobre el proyecto y escenario. Ejemplifica la razón de su creación, su relevancia a nivel local e internacional y específicamente el propósito de la

Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación dentro de la DMT. A partir de esta premisa, se presentan las diferentes problemáticas, tanto externas como internas de la Dirección, conectándolas con una agenda mundial. Una vez presentadas las problemáticas del escenario, este reporte explica los diferentes actores y beneficiarios de los proyectos que se realizan. No aborda a profundidad cada proceso de vinculación, pero se da una breve contextualización con el propósito de conocer a los beneficiarios directos e indirectos y de qué modo estos son afectados. La siguiente sección de este reporte contiene los sustentos teóricos y metodológicos presentes en este proyecto. La finalidad de esto es fundamentar las actividades y proyectos realizados dentro de esta dependencia de gobierno y brindar un vocabulario común para su entendimiento. Tomando en cuenta las problemáticas, beneficiarios y teorías identificadas, el reporte después busca reafirmar los objetivos de esta área y las actividades que se realizan para poder alcanzarlos. La siguiente sección profundiza en las acciones que se llevan a cabo, dando a conocer también el tipo de recursos que se busca obtener gracias a ello.

Las siguientes secciones del reporte son aquellas que brindan de forma concisa todo lo realizado y aprendido. En primer lugar se encuentran los productos y resultados obtenidos, describiendo los diferentes tipos de documentos de trabajo realizados durante este periodo PAP. También se brindan diferentes ejemplos por medio de Anexos presentando una idea más completa de lo realizado en este escenario. Considerando todas las experiencias descritas previamente, se busca compilar todo lo aprendido en la siguiente sección, tanto en el ámbito profesional como el personal. Finalmente, el documento cuenta con reflexiones y recomendaciones sobre los conocimientos que obtuve como parte de esta experiencia PAP Verano 2022.

A pesar de que este documento otorga una amplia visión de la experiencia de este PAP, se entiende que aún existen puntos en los cuales se puede profundizar acerca de las diferentes lecciones y experiencias adquiridas. Debido a la naturaleza del escenario, particularmente dentro de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación, este reporte no puede abarcar las dinámicas concretas de cada una de las vinculaciones debido a la complejidad y expansión de cada una.

3. Origen del Proyecto y de los Involucrados

3.1 Antecedentes del proyecto

La Dirección de Movilidad y Transporte es una instancia relativamente nueva del Gobierno de Guadalajara, sus inicios fueron a partir de la administración del entonces alcalde Enrique Alfaro, 2015 - 2018. Antes de su creación, las facciones encargadas con áreas de movilidad realmente sólo se enfocaban en las áreas de estacionamientos, mas no de movilidad activa. Con la creación de esta dirección se pretende gestionar proyectos que puedan aunar a una movilidad sostenible, segura e incluyente en Guadalajara. Estos proyectos pueden ser desde campañas y programas de educación, hasta proyectos para el rediseño de la infraestructura vial de la ciudad.

La importancia y énfasis en una movilidad sostenible y la meta de una mayor seguridad vial ha sido un tema de gran relevancia para el desarrollo a nivel internacional, nacional y local en los últimos años. Se puede ver incorporada esta visión de una movilidad segura y sostenible a través de diferentes documentos e iniciativas. A nivel internacional, por ejemplo, la década pasada, de 2011 al 2020, se le denominó el *Global Decade of Action for Road Safety* (United Nations Sixty-fourth General Assembly, 2010) por parte de las Naciones Unidas en línea con la sexta meta del tercer Objetivo de Desarrollo Sostenible: “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” (Naciones Unidas, 2015). Del mismo modo, han nacido varias alianzas y organizaciones que buscan aunar a la seguridad vial a nivel mundial. Entre estos está por ejemplo el *Bloomberg Initiative for Road Safety* de Bloomberg Philanthropies, grupo con quien ya trabaja la DMT. Otras iniciativas incluyen el *Global Road Safety Partnership* del International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies o el *Global Road Safety Facility* del Banco Mundial. Del mismo modo, se han llevado a cabo varios congresos, convocatorias y concursos que promuevan la creación de una movilidad urbana sostenible y segura. Algunos de los que la Dirección de Movilidad y Transporte, por medio de su Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación, buscan integrarse.

Así mismo, en el ámbito local, la ciudad de Guadalajara ha incorporado temas de movilidad y gestión urbana en sus objetivos de desarrollo desde hace más de una década. Dentro del Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2007-2009, ya se señalaba cómo “[...] nos encontramos frente a la urgencia de mejorar e incrementar la eficiencia de los sistemas de transporte y diseño vial”. Años más tarde, en el Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2012-2015, aún se estipulaba “el colapso de los obsoletos sistemas de movilidad y transporte” y que la “planeación del desarrollo urbano debe ser un tema de interés público para el diseño de políticas que contribuyan a la cohesión social, a la

equidad y a la participación ciudadana”. Hoy en día, con el Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara más recientemente publicado, periodo 2021 a 2024, se identifica el Objetivo 14 en áreas de movilidad: “Fortalecer los instrumentos, programas y acciones de la movilidad, la gestión del transporte, el espacio público y la cultura vial”.

Para poder contribuir a las metas y objetivos, tanto locales como internacionales, se creó la Dirección de Movilidad de Transporte y posteriormente, la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación. A pesar de que la naturaleza de la Dirección de Movilidad y Transporte tiene un enfoque local, la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación se relaciona a nivel internacional, bajo ámbitos de cooperación descentralizada, a fin de dotar de recursos y capacidades a las instancias y funcionarios locales para que trabajen con una visión y objetivos de desarrollo bajo estándares globales. Gracias a las capacidades y conocimientos multidisciplinares de la carrera de Relaciones Internacionales, se realizan actividades de internacionalización, aún estando en una instancia de gobierno local. De ahí nace la relevancia de incorporar este particular escenario a este PAP.

3.2 Identificación del problema

Dentro del ámbito que se trabaja en la Dirección de Movilidad y Transporte, la problemática se puede ver desde dos perspectivas; tanto los problemas que busca hacer frente la Dirección en materia de movilidad en la ciudad de Guadalajara y los problemas que afronta la DMT de manera interna que pueden llegar a dificultar el logro de sus objetivos. Entre estas se crea una sinergia de trabajo en la que se busca solucionar las problemáticas de movilidad, mientras que al mismo tiempo se hacen esfuerzos internos por superar los contratiempos del sistema.

En primera instancia, la problemática principal que busca atender la Dirección de Movilidad y Transporte, a través de programas, iniciativas y proyectos, es la falta de una movilidad integral, incluyente y sostenible en la ciudad de Guadalajara. De esta problemática general externa se desprende otra serie de situaciones específicas, como lo son el alza de siniestros viales, la contaminación atmosférica por el uso de vehículos motorizados, la falta de infraestructura adecuada para los diferentes tipos de movilidad, la posible perspectiva social negativa hacia la agenda política local, entre otros.

Los problemas de movilidad en términos de planeación urbana inclusiva y seguridad vial han sido una prioridad en diferentes agendas de desarrollo a nivel nacional e internacional. Estas problemáticas tienen una gran magnitud de afectación a la población y suelen ser puntos de interseccionalidad con otras áreas de desarrollo, como lo son la salud y bienestar o el cuidado del medio ambiente. Como lo reporta la Organización Mundial de la Salud (OMS), aproximadamente 1.3 millones de personas a nivel mundial pierden la vida a causa de siniestros viales (World Health Organization, 2022). También estiman que otras 20 millones a 50 millones de personas sufren lesiones en accidentes viales, algunas que incluso llegan a convertirse en discapacidades (WHO, 2022). Del mismo modo, el reporte de la OMS identifica algunos puntos que puedan causar mayor riesgo en un sistema de transporte urbano. Estos riesgos incluyen el manejar a exceso de velocidad, el manejar bajo la influencia de alcohol y otros estupefacientes, la falta de uso de medidas de seguridad como los cascos en motociclistas o cinturones de seguridad, conducir distraído, infraestructura vial insegura, vehículos inseguros, cuidado inadecuado después de un siniestro vial y una falta de cumplimiento de leyes de tráfico (WHO, 2022). Algunos de los riesgos que menciona la OMS convergen con puntos que la Dirección de Movilidad y Transporte trabaja en solucionar.

Por su parte, la ciudad de Guadalajara también cuenta con informes y estadísticas que demuestran la realidad de la movilidad en la ciudad y las personas más vulnerables dentro en esta. Recientemente, se publicó el Reporte Corto de Mortalidad Vial Guadalajara 2020-2021. Este es un informe en conjunto con la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara, Bloomberg Philanthropies y Vital Strategies, utilizando estadísticas de datos abiertos del Mapa de Siniestralidad de la Secretaría de Transporte de Jalisco (SETRAN) y el Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG). Se indica en este reporte que los dos grupos de mayor interés son los motociclistas y las personas en edad escolar (0-17 años). Esto debido a que, por ejemplo, 3 de 4 muertes de tránsito durante ese periodo fueron personas usuarias de las vías más vulnerables como lo son peatones, ciclistas y motociclistas. En conjunto con estas cifras, se suma que la mayoría de los grupos afectados por edad fueron los jóvenes entre 18 y 37 años, de las cuales el 81% eran usuarios de motocicletas. De forma similar a los reportes de la OMS, el Reporte Corto de Movilidad indica que el factor de riesgo principal que se identificó fue la velocidad. A pesar de que el reporte concluye que la cantidad de muertes de tránsito ha disminuido un 15% en los últimos siete años y la tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes ha disminuido un 12% en ese mismo rango de tiempo, aún

quedan muchos grupos vulnerables y puntos de riesgo que atender para alcanzar la meta de cero muertes viales en la ciudad.

Otro instrumento con el que cuenta Guadalajara para la justificación, planeación e identificación de sus problemáticas en materia de movilidad es por medio del ya mencionado Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza de Guadalajara. En su más reciente edición para el periodo gubernamental actual se identifican once diferentes problemáticas en temas de movilidad en la ciudad. Dentro de algunas de las problemáticas que identifica el documento está en primera instancia la insuficiente infraestructura urbana y de servicios, al igual que el poco mantenimiento preventivo que se le da. En línea con aspectos de construcción, el reporte ejemplifica la mala calidad regulatoria como otra problemática, al igual que el incumplimiento de la normatividad de construcción y normatividad ambiental. En relación al uso del suelo y planeación urbana, dicho Plan establece que existe una insuficiencia de áreas verdes intraurbanas y un crecimiento de la mancha urbana. Esto causa que haya un excesivo uso del automóvil y pocos incentivos para una movilidad no motorizada. Estas problemáticas tienen repercusiones en la congestión vial de la ciudad, al igual que el incremento de gases de efecto invernadero y propicia la inseguridad y accidentes viales. De ahí, han surgido las diferentes colaboraciones y proyectos gestionados por la Dirección de Movilidad y Transporte para hacer frente a estas dificultades dentro de su rango de capacidades.

Lo antes mencionado hace referencia a problemáticas externas a las que se enfrenta la DMT. No obstante, esta también se ve afectada por problemáticas internas. Como parte de esta situación existen áreas de oportunidad para agilizar el flujo de comunicación. Esto se debe a que la organización y realización de los objetivos y proyectos son susceptibles a ser pausados o retrasados por la falta de una serie de canales de comunicación y procesos efectivos, claros y organizados. Esto conlleva que las actividades en proceso puedan tener un desarrollo de forma fragmentada o inconsistente. Dentro de la DMT se encuentran diferentes espacios de trabajo de tipo técnico, organizacionales, de comunicación y toma de decisiones, cada uno con sus diferentes esquemas de acción y prioridades. Sin embargo, en instancias donde estas facciones requieren de la asistencia y/o colaboración entre ellas, se dificulta el coincidir tiempos y actividades para dar continuidad a los procesos requeridos para su cumplimiento.

Otro punto de problemática en los funcionamientos internos de la Dirección, y particularmente de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación, es la abrumadora cantidad de proyectos e iniciativas que se tienen que realizar dentro del estrecho lapso de tiempo y con la poca cantidad de personal con el que cuentan. Las actividades que surgen de manera inesperada pueden llegar a ser prioridad sobre otras actividades que ya estaban planeadas lo cual dificulta la realización de metas en otros proyectos. Esto es particularmente problemático debido a que, en gran medida, las tareas necesarias para cada proyecto suelen tener un aspecto secuencial, donde una tarea debe acabarse para poder realizar la siguiente.

Es por ello que el conocimiento multidisciplinario y teórico que se tiene en la carrera de Relaciones Internacionales complementa de forma ideal las necesidades dentro del escenario de este PAP, la Dirección de Movilidad y Transporte, y particularmente su Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación. La naturaleza interdisciplinaria y práctica de la carrera abona en el desarrollo de proyectos e iniciativas con un enfoque en áreas de desarrollo y sostenibilidad, especialmente por medio de la cooperación internacional descentralizada. Supuestos como los mencionados anteriormente son temas aptos para internacionalistas, por el conocimiento en Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, los diferentes actores en el plano internacional, acuerdos y estándares internacionales en diferentes temas de desarrollo, conocimiento teórico en varias áreas de humanidades como lo son derecho y economía, entre otros. Al mismo tiempo, el perfil internacionalista cuenta con las habilidades de lectura y redacción (tanto en inglés como en español) administración, análisis de datos, planeación e investigación necesarios para las diferentes funciones dentro de este PAP. Aunque la teoría no siempre sea llevada a la práctica con exactitud, es una base fundamental para trabajar en este contexto y aporta las herramientas para el logro de los objetivos del PAP.

3.3 Identificación de la(s) organización(es) o actores que influyen o son beneficiarios del proyecto

Debido al rango y amplitud de los proyectos trabajados en la Dirección de Movilidad y Transporte, se pueden identificar una gran cantidad de beneficiarios directos e indirectos, al igual que contrapartes, dependiendo del proyecto del que se esté hablando. A continuación se presentan una serie de tablas que indican cada uno de los proyectos que actualmente está trabajando la Coordinación y en los que he contribuido, mas no limitado a todas las iniciativas en las que he sido parte. Cada tabla cuenta con

el nombre del proyecto, evento o convocatoria en las que está trabajando la Coordinación, una breve descripción del proyecto, la entidad o actor que la patrocina y/o organiza (identificado en cada tabla como “Powered by”), al igual que los beneficiarios directos e indirectos de la misma. Cabe mencionar que los actores identificados en cada tabla, tanto aquellos que “patrocinan” el proyecto como los beneficiarios, son los principales involucrados, mas no se limita sólo estos. Se tiene una pequeña descripción de cada proyecto con el propósito de contextualizar la relevancia de los beneficiarios. Sin embargo, una descripción más detallada de cada uno, y en algunos casos anexos que lo complementen, se presentará en la sección de 5. Productos y Resultados más adelante en el reporte.

Proyecto o Convocatoria: Convocatoria Mejores Calles para México	
Descripción del proyecto y/o vinculación	Mejores Calles para México es una convocatoria que busca “reconocer e incentivar” proyectos que promuevan un diseño urbano vial incluyente y equitativo.
Powered by:	Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés)
Beneficiarios(as):	Directos: El equipo postulante al concurso Mejores Calles para México conformado por el Director y otros miembros de la planeación del proyecto presentado, por medio de recursos tecnológicos y teóricos. Indirectos: Los usuarios, peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos y transportes de carga de la vía postualda al concurso.

Proyecto y/o Vinculación: Urban95 Academy	
Descripción del proyecto y/o vinculación	Urban95 Academy es un programa orientado a líderes locales para la creación de estrategias y sistemas de diseño urbano orientadas en mejorar la vida de bebés, infantes y cuidadores.
Powered by:	- The London School of Economics and Political Science - Bernard Van Leer Foundation
Beneficiarios(as):	Directos: Los tres trabajadores públicos, incluido el funcionario que fue elegido por votación, asistentes a los cursos de Urban95 Academy. Indirectos: Los cursos tienen un enfoque para el diseño de mejores ciudades para bebés, infantes y cuidadores, haciéndolos los beneficiarios indirectos de la asistencia a estos cursos.

Proyecto y/o Vinculación: Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)	
Descripción del proyecto y/o vinculación	BIGRS es una iniciativa global con un gran rango y número de asociados en busca de reducir las muertes por siniestros viales, en particular en países de bajos y medianos ingresos, a través de la recolección de datos. Se enfocan en cuatro factores de riesgo en particular: el exceso de velocidad, manejar bajo condiciones de riesgo, el uso de casco y el uso del cinturón de seguridad.
Powered by:	Bloomberg Philanthropies
Beneficiarios(as):	Directos: Equipo de trabajo responsable de la vinculación con BIGRS que realice las iniciativas y proyectos gracias a la serie de estudios e investigaciones realizadas. Indirectos: Usuarios de motocicletas en la ciudad de Guadalajara.

Proyecto y/o Vinculación: 2022 NABSA Conference	
Descripción del proyecto y/o vinculación	NABSA es una organización estadounidense que busca crear una comunidad de actores del ámbito privado, público, sociedad civil, organizaciones, entre otros, en temas de micromovilidad para crear un sistema de transporte más equitativo y sostenible. Cada año llevan a cabo una conferencia que reúne a estos actores para discutir y demostrar las nuevas tecnologías y conocimientos en estos temas. Este año la conferencia será en Guadalajara.
Powered by:	North American Bikeshare & Scootershare Association, NABSA
Beneficiarios(as):	Directos: Equipo asistente, incluyendo el Director de la Dirección de Movilidad y Transporte. Indirectos: Los usuarios de bicicletas, a través del conocimiento y posibles nuevas tecnologías que se obtengan en la conferencia.

Proyecto y/o Vinculación: Prueba Piloto “Ciclogística” y “Plataforma de Carga y Descarga”	
Descripción del proyecto y/o vinculación	La Prueba Piloto de Ciclogística y Plataforma de Carga y Descarga son iniciativas de cooperación entre el Gobierno de Guadalajara y el Fondo de Cooperación del gobierno de Alemania (GIZ). Esta cooperación se centra en “la protección ambiental, las energías renovables y la lucha contra el cambio climático”. Esto con proyectos orientados a áreas de transporte en “The last mile” y proyectos ciclistas.
Powered by:	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)
Beneficiarios(as):	Directos: La Dirección de Movilidad y Transporte a través de una cooperación socioestratégica entre ambos actores para la obtención de información y guía en la creación de intervenciones. Indirectos: Las personas afectadas por la contaminación atmosférica al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, al igual que las personas afectadas por la irregularidad de las áreas de carga y descarga de transporte pesado.

Proyecto y/o Vinculación: Ranking de Ciclociudades	
Descripción de los proyectos y/o vinculación	El Ranking de Ciclociudades de la ITDP busca ser una herramienta que incentive las mejores prácticas en materia de políticas públicas y diseño en pro de la movilidad de bicicletas entre las ciudades de México.
Powered by:	Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés)
Beneficiarios(as):	Directos: El Gobierno Municipal de Guadalajara. Indirectos: Usuarios de bicicletas en la ciudad, por la creación de diferentes programas, como lo es la Biciescuela, que mejoren las condiciones para ciclistas y permita la obtención de una posición en el ranking de las mejores ciclociudades.

Como se menciona previamente, la cantidad de grupos beneficiarios, tanto directos como indirectos, es amplia y diversa dependiendo el proyecto. Dentro de este análisis me resulta importante resaltar cómo en algunas instancias, los beneficiarios indirectos de un proyecto o iniciativa pueden ser los retractores de la misma. Un ejemplo de esto sería el caso de la iniciativa de BIGRS para mejorar la cultura vial y condiciones para motociclistas. Tras la obtención de datos sobre el carente uso adecuado de casco y distracciones a la hora de manejar, como el uso del celular, se busca crear proyectos que incentiven el uso adecuado de medidas de protección y el manejo cuidadoso y consciente. Al ser proyectos que buscan cambiar los hábitos de un grupo, en este caso los motociclistas, este sector puede llegar a ser reticente a estas iniciativas. La misma tendencia se puede notar al momento de rediseñar vías comúnmente transitadas para incorporar a nuevos usuarios de movilidad, como lo son la creación de ciclovías. Si bien éstas se crean para incentivar nuevos métodos de transporte, incrementar la seguridad de grupos vulnerables y mejorar la calidad del aire, los usuarios de estas vías podrían estar en desacuerdo debido a las inconveniencias que esto podría causar a su movilidad habitual. La Dirección de Movilidad y Transporte es consciente de estas posibles posturas al crear e implementar proyectos. Es por ello que se elaboró el Manual Interno de Socialización (del que se hablará más adelante en la sección [4.1 Sustento Teórico](#)), una guía que contiene herramientas e indicadores para desarrollar y ejecutar un proyecto con un mayor grado de aceptación y, por lo tanto, de éxito.

También me parece relevante dentro de esta sección señalar que las entidades internacionales con las que generan estos procesos de vinculación también son beneficiarios de estos procesos de cooperación. Estas instancias son creadas con el propósito de desarrollar proyectos en sus áreas de interés, ya sea movilidad activa, planeación urbana sostenible, políticas públicas orientadas a la infancia, entre otras. A pesar de ser los patrocinadores de esta ayuda a los beneficiarios directos, sus metas también se ven realizadas por medio de la creación y gestión de actividades por parte de la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara.

4 Sustento teórico y metodológico

4.1 Sustento teórico

Al momento de trabajar en proyectos prácticos, como lo fue este escenario PAP, también es importante poder sustentarlo y darle legitimidad a través de conceptos teóricos. La teoría nos ayuda a nombrar la realidad que nos rodea, para así tener una base universalmente entendida sobre cómo cambiarla o darle sustento al razonamiento de su creación. Es por ello que en la presente sección se presentan una serie de tablas con diferentes conceptos teóricos de relevancia durante este proyecto PAP, junto con su supuesto o descripción, al igual que una breve explicación sobre cómo dicho concepto o teoría fue aplicado.

Teoría/Concepto	Descripción/Supuesto
Cooperación Internacional Descentralizada para el Desarrollo	De acuerdo con la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo, el concepto de Cooperación internacional para el Desarrollo se trata sobre “el esfuerzo conjunto de gobiernos, apoyado por el dinamismo de organismos internacionales, sociedad civil, academia y sector privado, para promover acciones que contribuyan al desarrollo sostenible y a mejorar el nivel de vida de la población mundial a través de la transferencia, recepción e intercambio de información, conocimientos, tecnología, experiencias y recursos.” Por su parte, un informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL) recoge estos mismos conceptos, pero especifica que la Cooperación Internacional Descentralizada es aquella “Implementada desde gobiernos locales y regionales de manera directa, sin intermediación de los Estados centrales u organismos multilaterales.” (Monje, J.A, 2014)

Este primer concepto es el eje principal dentro de este proyecto PAP, al igual que uno de los objetivos clave de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación para la Dirección de Movilidad y Transporte. La cooperación o vinculación de la Dirección por medio de la cooperación internacional descentralizada, ya sea con organizaciones, al participar en concursos o convocatorias o por medio de los diferentes programas estratégicos con otros gobiernos, ayuda principalmente para dotar a la Dirección de diferentes recursos.

Estos recursos han sido principalmente de tipo técnico, por medio de conocimiento, estudios y estrategias compartidas. Sin embargo, el tipo de recursos que también se buscan pueden ser de carácter monetario para el desarrollo de los diferentes proyectos. Finalmente, un recurso poco visto o entendido, pero de suma importancia, es el recurso de legitimidad. Especialmente cuando se trata de proyectos financiados por instancias públicas, sujetas a las fuertes críticas de la ciudadanía, el tener el apoyo y cooperación de entes descentralizados internacionales, ayuda a darle un valor agregado a los proyectos y da otro fundamento imparcial para su creación e implementación. Los proyectos realizados por medio de esta cooperación, buscan el desarrollo y avance de los conocimientos e infraestructura, al linearse con otras estrategias de desarrollo, como lo son el mismo Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza de Guadalajara o diferentes estatutos internacionales, como lo es la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Es de este modo que la Cooperación Internacional Descentralizada es un eje principal dentro de las acciones que lleva a cabo la Dirección.

Teoría/Concepto	Descripción/Supuesto
Socialización como paso fundamental en la creación e implementación de programas y políticas	“[...] estrategias que propicien un acercamiento objetivo, asertivo y colaborativo, que permitan informar y sensibilizar a la sociedad civil, academia y al sector privado, acerca de las intervenciones que se van a realizar [...]”

Para la gestión de proyectos, datos e iniciativas, una gran cantidad de la labor que se realiza en la Dirección de Movilidad y Transporte, es la socialización de estas. Como lo dice la definición del concepto, la socialización se refiere a las acciones para que un programa, iniciativa o rediseño de infraestructura sea mejor aceptado por los diferentes actores, y así llegar a su realización. Como se mencionó previamente en la sección de beneficiarios y contrapartes del proyecto, a pesar de que las acciones realizadas sean con el fin de mejorar la cultura y condiciones viales para el beneficio de la población en general, la naturaleza de estas intervenciones y sus efectos en la vida cotidiana de los destinatarios del proyecto, puede llegar a causar dificultades en su aceptación y, por lo tanto, el éxito de los resultados esperados. Las estrategias de socialización tienen diferentes métodos, como lo son ir de puerta en puerta, reuniones vecinales, campañas de comunicación, entre otras. La importancia y aplicación de este supuesto es tal para la Dirección, que se creó un Manual Interno con las diferentes herramientas, estrategias a indicadores para la socialización de los proyectos e iniciativas.

Teoría/Concepto	Descripción/Supuesto
Sostenibilidad como una meta para la creación de programas e iniciativas	El concepto de sustentabilidad contiene tres aspectos de desarrollo clave: el desarrollo social, el económico y el medioambiental. Desagregando cada uno, el desarrollo social se refiere a temas de inclusión, el económico hace referencias a crecimiento que no exacerbe los recursos a futuro y finalmente el aspecto medioambiental habla en sí sobre la sustentabilidad y el uso de recursos. (Fernández, L., & Gutiérrez, M., 2013)

Del mismo modo que la vinculación con otros actores ayuda a brindarle mayor legitimidad a un proyecto, los estándares de sostenibilidad tienen el mismo propósito. Durante mi labor en este PAP, adquirí experiencia para aplicar a concursos y convocatorias. Al momento de llenar estas, los criterios de sostenibilidad fueron de suma importancia al ser una justificación para la creación de estos proyectos e iniciativas. Esto genera confianza en el proyecto que se busca realizar para los actores que convocan. Al explicar la importancia y relevancia del proyecto ante entes nacionales e internacionales, siempre se busca desarrollar y aunar en el concepto de sostenibilidad y todos los puntos dentro de la misma. Es por ello que al momento de aplicar a estas convocatorias, los proyectos deben identificar las áreas para el desarrollo social, económico y medioambiental que buscan atender.

Teoría/Concepto	Descripción/Supuesto
Salud Pública como un tema político	Dentro de la visión de investigadores y administradores públicos, el concepto de salud pública es una constante en búsqueda para entender las “causas y consecuencias de las muertes, enfermedades y discapacidades”.

	El artículo de Thomas R. Oliver de la Universidad John Hopkins dice que la política es un factor esencial para determinar cómo las y los ciudadanos y gestores de políticas “reconocen y definen problemas con las políticas y condiciones sociales existentes” para así poder determinar cuáles serían las intervenciones adecuadas y cómo es que estas se pueden implementar. (Oliver, T., 2006).
--	---

Se ha mencionado previamente en este documento la interseccionalidad que se encuentra presente en los temas de movilidad. Por ejemplo, uno de los proyectos principales que se están trabajando en la Dirección, se relaciona profundamente el concepto de Salud Pública. En conjunto con el Bloomberg Initiative for Global Road Safety, la Dirección de Movilidad y Transporte busca crear iniciativas para reducir los siniestros viales en motociclistas, debido a que la gran cantidad de siniestros y muertes en este grupo poblacional se le ha considerado una preocupación de salud pública. Otro proyecto que auna en temas de salud por medio de la gestión de movilidad son aquellos en conjunto con GIZ. Algunas de las iniciativas en proceso están destinadas a la reducción de gases de efecto invernadero que llegan a causar problemas de salud. En Guadalajara las muertes y lesiones por usuarios de motocicletas y grupos vulnerables como los peatones van en aumento, al punto de ser considerado un problema de Salud Pública, y, por lo tanto, tener que afrontarlo desde un aspecto multidisciplinario.

Teoría/Concepto	Descripción/Supuesto
Teoría sobre la Biopolítica en las Relaciones Internacionales	Este concepto fue creado por el filósofo francés, Michael Foucault. A comparación de su contraparte, la necropolítica, la biopolítica hace referencia a las relaciones políticas reguladoras y administrativas en posiciones de poder que dictan la gobernanza sobre cómo especies y poblaciones deberían vivir bajo un concepto de seguridad y securitización. (Means, A. J., 2021)

Como visto en los trabajos principales de la Dirección, esta entidad cuenta con ciertas capacidades y nivel de poder para justamente generar biopolíticas. Parte de lo que concierne a la biopolítica es la medición, cuantificación, clasificación y evaluación de las características de la población. Esto en sí es un eje principal de las acciones de la Dirección. El siguiente paso dentro de la biopolítica está la gestión de estas políticas que determinen y en algunos casos cambien el estilo de vida de las personas. Esto también es un eje central de las acciones dentro de este periodo. Aunque no sea la única, la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara es en, grandes rasgos, una generadora de biopolítica en temas de movilidad.

4.2 Aspectos metodológicos

4.2.1 Enunciado del proyecto

El sector de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación de la Dirección de Movilidad y Transporte, donde hice mis labores, tiene tres ejes centrales a partir de los que guían sus acciones y proyectos. El primero de estos ejes es la vinculación a nivel municipal, estatal, nacional y, más notoriamente, internacional, con diferentes instancias interseccionales y multidisciplinarias que doten de recursos de diferentes índoles a la Dirección para el seguimiento y creación de proyectos. Este eje va de la mano con los otros dos ejes. El segundo de estos sería la generación y gestión de datos, evidencia e información para el desarrollo y consolidación del tercer eje. Finalmente, el tercer eje hace referencia a la generación y ejecución de estrategias, acciones, proyectos, instrumentos y programas en materia de movilidad, transporte y seguridad vial para la construcción de una ciudad segura, inclusiva y sostenible en materia de movilidad. Parte de la labor de la Coordinación es alinear sus ejes con aquellos de la agenda de gobierno de Guadalajara, planteados cada periodo en el Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza. De ahí, se establece generar vínculos de cooperación que generen proyectos o apoyen en proyectos ya existentes y aun en a esta agenda de gobierno en materia de gestión urbana y movilidad.

Como parte del Programa de Cooperación Internacional Descentralizada, el PAP de Consultores en Procesos de Internacionalización busca “Mejorar y fortalecer las capacidades técnicas, organizativas y políticas de gestión de las organizaciones públicas, privadas y sociales en proyectos y programas de internacionalización, así como de las y los estudiantes que colaboran con los distintos escenarios”, como lo menciona la Guía de Aprendizaje. En particular, para este escenario PAP, en línea con los

ejes de la coordinación, los objetivos específicos que más se identifican en este son “Diseñar y planear proyectos o programas de internacionalización, que contribuyan al fortalecimiento de las entidades con las que se colabora, aumentando sus capacidades de incidencia en la sociedad” y “Ejecutar y evaluar aquellos proyectos y programas de internacionalización de las entidades con las que se colaboran”. Con estos supuestos, bajo la tutela de las profesoras del PAP y el encargado en el escenario PAP, generé documentos que propiciaron el avance de los diferentes proyectos de cooperación de la Dirección de Movilidad y Transporte. Estos mismos documentos serán mencionados con mayor detalle en la sección de Productos y Resultados.

A continuación se mostrará un diagrama de flujo sobre cómo se aborda una convocatoria, concurso, programa o vinculación de su inicio hasta el momento de entrega. Este incluye cuatro diferentes actores internos de la Dirección en orden jerárquico de izquierda a derecha. Como máxima entidad líder se encuentra el Director de la Dirección de Movilidad y Transporte, Jesús Carlos Soto Morfin. En el segundo escalón está la Coordinación Técnica de la Dirección, liderada por Ana Fernanda Moreno Barajas. El tercer actor, y con quien trabajé directamente en mi tiempo del PAP, es la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación, liderada por Carlos Alberto Benavides Ornelas. Como se muestra en el diagrama, existe un proceso principalmente vertical sobre la secuencia de actividades y procesos en torno a la incorporación de un evento a las actividades de la Dirección. Del mismo modo, este diagrama ejemplifica las diferentes actividades y relaciones que se tiene en los trabajos realizados dentro del PAP y la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación.

Símbolo	Significado
	Inicio de
	Tiempo de espera
	Flujo de secuencia
	Actividad
	Decisión exclusiva
	Fin de diagrama de flujo

Tabla de simbología para el Diagrama de Flujo

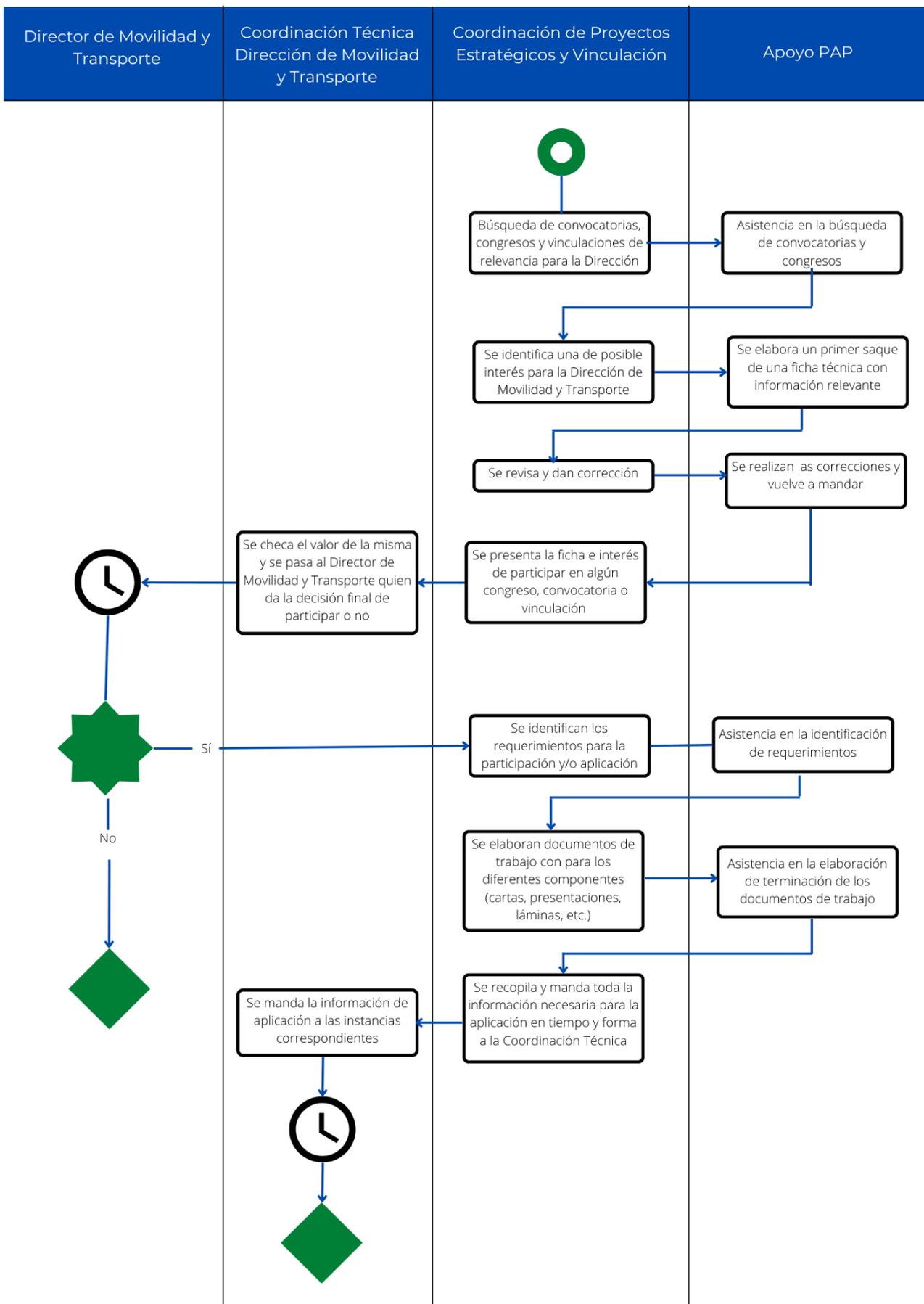


Diagrama de flujo sobre las posibles vinculaciones internacionales incorporadas a la Dirección de Movilidad y Transporte

4.2.2 Descripción de actividades

Como ha de ser en otras instancias del sector público, en este escenario PAP no existe un procedimiento formal de trabajo establecido. La Dirección de Movilidad y Transporte requiere de un procedimiento en dos ámbitos. El primero de estos es a un nivel más amplio en relación con los otros sectores dentro de la misma Dirección y los proyectos que son trabajados en conjunto. Como se había mencionado, la Dirección cuenta con sectores de diferentes índoles, como lo son el técnico, administrativo, de comunicaciones, diseño, toma de decisiones, entre otros. El segundo de estos ámbitos es el procedimiento con el que se lleva a cabo cada proyecto dentro de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación.

Para la primera instancia, la gran mayoría del trabajo se realiza a partir de la urgencia de cada proyecto y con las restricciones de trabajar en conjunto con otras secciones de la Dirección. Esto significa, por ejemplo, que si hay una serie de tareas por realizarse en relación con una convocatoria o concurso en específico con fecha de entrega menos próxima, pero surge algún trabajo de mayor urgencia, en especial por parte de alguna entidad jerárquicamente superior y/o con una fecha de entrega más próxima, la prioridad cambia para atender esta, a pesar de que no estuviese contemplada en las actividades previamente. Del mismo modo, al trabajar con otros sectores de la Dirección, es posible requerir de la asistencia o información de estos en diferentes momentos de la realización de actividades. Esta asistencia llega a tomar tiempo, en lo que el otro sector pueda hacerlo prioridad, pausando las actividades desde el ámbito de la Coordinación.

En la segunda instancia, dentro de los procedimientos internos de la Coordinación, dependiendo en el proyecto, el procedimiento empieza con la idea, notificación o deseo de participar en alguna convocatoria, proceso de vinculación o evento. Con esto en mente, se crea una ficha técnica con toda la información pertinente. La información de estas, por lo general, requiere un resumen de la organización que está ejecutando el proyecto, convocatoria o evento, fechas importantes, importancia para la Dirección (razón para participar) y requisitos, por mencionar algunos puntos. Después de crearla, esta tiene que ser revisada y hacerse correcciones para que sea compartida con el equipo pertinente. Si se decide participar, se empieza por establecer de los requerimientos de esta. Estos requerimientos van a variar en cada convocatoria, concurso, congreso o vinculación. Algunos necesitarán llenar formularios, otros necesitarán cartas, otros necesitarán documentos que expliquen la iniciativa que se busca ingresar con especificaciones propias de la convocatoria, cada uno con sus criterios particulares. Es por ello que es difícil establecer un sólo procedimiento universal dentro de la Coordinación.

Recientemente, cada uno de estos proyectos se está sistematizando en un diagrama de gantt para hacer más fácil el procesamiento de los pasos, la línea de tiempo a la que esta corresponde, quién sería la persona responsable de cumplir con ese paso, hipervínculos correspondientes, al igual que cualquier observación relevante. Por el momento, este diagrama sigue en el proceso de creación, pero busca compensar por estas diferencias procedimentales entre proyectos. Queda ver cómo este es usado y actualizado con el paso del tiempo y de los proyectos, al igual que la incorporación de nuevos proyectos y actividades correspondientes.

Sin importar, el proyecto o procedimiento utilizado, la coordinación cuenta con diferentes herramientas y recursos que la asisten. La mayoría de los recursos necesarios para llevar a cabo las actividades son del tipo técnico, de tiempo, informativos y de legitimación. Gran cantidad de los concursos, convocatorias y vinculaciones que tienen la Dirección de Movilidad y Transporte son justamente para obtener recursos técnicos, tecnológicos e informativos. Estos se ven reflejados, por ejemplo, en estudios realizados de las dinámicas de movilidad dentro de la ciudad de Guadalajara (como lo hace BIGRS), cursos y clases con equipos especializados o programas de computación para el rénder de proyectos (como lo son la Convocatoria de Mejores Calles para México) o la legitimidad de la necesidad para la creación de un proyecto (como llega a ser la cooperación con GIZ).

En sí, la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación sólo cuenta con los recursos monetarios necesarios para su funcionamiento interno, ya que estos sólo son responsables por la creación de las intervenciones y el seguimiento de su implementación. Este sector de la Dirección de Movilidad y Transporte trabaja transversalmente con otras instancias, tanto internas de la Dirección como la de otras direcciones del gobierno de Guadalajara para la realización de estos proyectos. Estas instancias pueden ser, por ejemplo, la Dirección de Obras Públicas, la Dirección de Medio Ambiente, entre otras, que cuentan con las capacidades y recursos, de tipo material, humanos y económicos necesarios. Dentro de la Coordinación sólo se lleva a cabo el diseño de esta, al igual que crear las vinculaciones necesarias que apoyen estos proyectos o que presenten proyectos competentes para el objetivo principal de una movilidad integral.

Lo que esto significaba para mis labores del PAP era que muchas veces se me asignaban trabajos que fuesen un poco más administrativos y que no se requiriera una gran cantidad de conocimiento técnico sobre temas de movilidad. Sin embargo, eran labores necesarias para el avance de un proyecto. Esto era, por ejemplo, la creación de fichas técnicas, la traducción y/o elaboración de cartas y correos, avances en la configuración del diagrama de gantt, mapeos de actores y notas de difusión o cualquier otra actividad que consistiera de mantener un control de las actividades y objetivos realizados. A continuación se presenta una serie de tablas de las actividades realizadas (tipo de documento), el tipo de actividad o área a la que corresponde, una descripción, y, si cuentan con ello, el Anexo correspondiente. Cada uno de estos ser verá más a fondo en la siguiente sección de 5. Productos y resultados.

Área de Actividad: Información Interna		
Tipo de documento	Breve Descripción	Ejemplos
Fichas técnicas	Presentan información relevante de forma concisa sobre una posible oportunidad para la Dirección	- Ficha Mejores Calles Para México (Anexo 1) - Ficha NABSA (Anexo 2)
Matrices	Las matrices son creadas con el propósito de identificar información de una forma organizada y esquemática para diferentes actividades internas. Hay diferentes tipos de matrices, tanto para la organización de actividad, como para la	- Matriz de convocatorias (Anexo 5)
Mapeos	Similar a las matrices, los mapeos funcionan para obtener y organizar información, pero en este caso de información externa que pueda ser utilizada para mejor contextualizar una actividad.	- Mapeo de Actores Motocicletas (Anexo 2) - Mapeo de noticias Reporte Corto de Mortalidad Vial 2020-2021 (Anexo 4)

Área de Actividad: Comunicación Externa		
Tipo de documento	Breve Descripción	Ejemplos
Cartas	Diferentes convocatorias y concursos piden el requerimiento de una carta que demuestre el apoyo a la aplicación de la misma.	- Carta en inglés para URBAN95ACADEMY (Anexo 6)
Correos	Tanto para la comunicación interna, como para la comunicación con entidades externas, se elaboran propuestas para correos.	

Área de Actividad: Organizativas		
Tipo de documento	Breve Descripción	Ejemplos
Cronogramas	Tanto para uso interno, como para seguimiento de actividades con los actores de cooperación, se elaboran diagramas de gantt con la información de las diferentes actividades para los diferentes ejes, la persona responsable de cada actividad y las fechas en las que se tiene que elaborar.	- Cronograma de BIGRS (Anexo 7) - Diagrama Gantt para uso interno (Anexo 8)

Área de Actividad: Desagregación de datos		
Tipo de documento	Breve Descripción	Ejemplos
Tablas Comparativas	Cuando se cuenta con una gran cantidad de información, esta se identifica en tablas comparativas con la información relevante y necesaria.	- Tablas Comparativas de Estudios de Motocicletas Universidad John Hopkins (Anexo 9) - Desagregación de datos sobre siniestros viales de la Secretaría de Transporte Jalisco, edades 0 a 17 (Anexo 10)

Área de Actividad: Elaboración de información		
Tipo de documento	Breve Descripción	Ejemplos
Lineamientos	En particular para la iniciativa de Partnership for Healthy Cities con Vital Strategies y Bloomberg Philanthropies, está en proceso la elaboración de una serie de lineamientos normativos sobre Entornos Escolar Seguros para avanzar en trabajar el programa de Acelerador de Políticas.	

5 Productos y resultados

Durante las semanas en las que participé en este PAP, fui parte de la creación y/o elaboración de varios documentos de diferente índole, tanto teórica, como administrativa, con diferentes propósitos cada uno. En el reporte no se incluyen redacciones y traducciones elaboradas para diversas actividades y otros documentos no concluidos en este periodo PAP.

Las fichas técnicas pertenecen a los documentos más comunes dentro de las actividades internas de la Dirección. Estas tienen el propósito de brindar la información más relevante de diferentes convocatorias, programas y eventos, para la participación de la DMT en estos. En las semanas de mi estadía en el proyecto, tuve la oportunidad de leer varias fichas y elaboré tres de ellas (la última que no incluiré dentro de este reporte ya que aun se encuentra en proceso de edición). La primera de estas fue una ficha para la convocatoria de Mejores Calles para México del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) en conjunto con CEMEX y Autodesk (Anexo 1). Esta convocatoria tenía el propósito de encontrar "soluciones de infraestructura" bajo el concepto de "Calles Completas". El proyecto ganador sería premiado con asistencia técnica y licencias a programas de computación con un valor de \$1,500,000 MXN. Como se ha mencionado en otros puntos del reporte, uno de los recursos más valiosos que tiene la Dirección, es el de legitimidad. La participación y posible ayuda obtenida por esta convocatoria ayudaría a darle sustento al proyecto presentado, al igual que asistir en el seguimiento de su creación para garantizar el mayor grado de éxito que este podría tener.

La segunda ficha que realicé fue para la asistencia al Congreso 2022 de la *North American Bikeshare & Scootershare Association*, NABSA (Anexo 2). NABSA es una organización estadounidense que busca proveer educación y recursos para temas de transporte y micromovilidad, en particular el uso de bicicletas. Cada año reúnen a más de 400 invitados de la industria de movilidad para hacer frente a los retos y crear avances por medio de la cooperación e intercambio de conocimientos entre los asistentes del congreso en talleres, sesiones de networking, pruebas de dispositivos y paneles. Este año, el Congreso NABSA 2022 se llevará a cabo en Guadalajara, siendo de relevancia para la Dirección de Movilidad y Transporte.

El segundo tipo de documento más común que hice fueron mapeos y matrices. El propósito de esta es el identificar diferentes puntos de los proyectos realizados. Por ejemplo, uno de los mapeos

realizados fue para la continuación de la iniciativa para motocicletas. Para este se realizó un mapeo de actores a nivel federal, estatal, sociedad civil, academia, iniciativa privada, entre otros, para poder tener un mejor entendimiento del plano en el que se busca interceder (Anexo 3). Otro tipo de mapeos que realicé, fue el mapeo de noticias y difusión tras la publicación del Reporte Corto de Mortalidad Vial Guadalajara 2020-2021 (Anexo 4). Este se crea con el propósito de medir el alcance de difusión del reporte, al igual que dar sustento a su creación. Finalmente, en este rubro de tipo de trabajo, se me dió la tarea de hacer una matriz de convocatorias y congresos de los que podría ser parte la Dirección de Movilidad y Transporte (Anexo 5). A pesar de tener diferentes proyectos al momento, la Dirección siempre está en busca de nuevas oportunidades que puedan dotarle de más recursos. Es por ello que se me asignó la labor de investigar nuevas convocatorias y congresos y recopilar aquellas de las que ya son parte. La información incluida en este es la institución u organización que la promueve, a quién está dirigida, la frecuencia con la que se realiza, su alcance (nacional, regional, internacional) y el tipo de apoyo que proveería.

En el área de comunicación también pude realizar diferentes actividades. Aquí en particular se me asignaba la creación de propuestas de correos, pero no me parecieron de particular importancia para utilizar como producto en este reporte. No obstante, tuve la oportunidad de contribuir en propuestas y traducción de cartas para los requisitos de la Convocatoria de Urban95 Academy. Esta carta es un requerimiento para aplicar a los cursos de la convocatoria. Al ser patrocinada por el London School of Economics and Political Science, esta se debía presentar en inglés. Por ello, hice la labor de contribuir con algunos párrafos a una carta previamente hecha en español y traducir la versión que sería utilizada en la convocatoria (Anexo 6).

En el ámbito organizativo, también colaboré en la creación de dos cronogramas de trabajo. Uno de estos fue para el seguimiento de actividades con BIGRS (Anexo 7). Este busca codificar los diferentes ejes de la colaboración con BIGRS y dar seguimiento a las diferentes tareas dentro de estos ejes, las fechas a las que corresponde cada actividad, la persona responsable de la tarea, al igual que páginas dentro del documento codificadas a la página principal para acceder a comentarios más específicos. Esto busca brindar procedimientos y seguimiento a las actividades con esta institución para tener un mejor control de estas y poder hacer una rendición de cuentas claras a la finalización de los proyectos. De forma similar, ayudé realizando un diagrama de gantt con los mismos criterios a aquellos de BIGRS, pero este con los diferentes ejes de los Proyectos Estratégicos de la Coordinación. Esto incluye proyectos de infraestructura, las diferentes convocatorias y otros procesos de colaboración. Estos también incluyen sus páginas individuales correspondientes codificadas a la página principal para tener un mejor control de los comentarios y especificaciones de cada tarea (Anexo 8).

Otro tipo de documentos que se hacen dentro de la Coordinación, son aquellos para el análisis de información. Una de las primeras tareas que realicé fue una tabla comparativa de estudios realizados por la Universidad John Hopkins en conjunto con la iniciativa BIGRS sobre el uso de la motocicleta y seguridad vial (Anexo 9). Esta buscaba exponer y distinguir las características entre los cuatro estudios realizados por medio de su título, sus objetivos, metodología, hallazgos y las conclusiones que obtuvieron. Otro documento para la comparación de información fue una serie de tablas que desagregan una base de datos sobre los siniestros viales en Guadalajara para los años 2020 (Anexo 10) y 2021. La base de datos original contenía la información de miles de accidentes viales registrados, con un gran rango de características en ellas. Para propósitos de la Coordinación, sólo se necesitaban los datos de los siniestros donde personas de 0 a 17 años estuvieran involucrados. Las tablas compraron su situación en la vía, medio de transporte, cantidad de heridos y muertos y tipo de accidente.

Dentro de las actividades realizadas en colaboración con Bloomberg Philanthropies y Vital Strategies, está la iniciativa Partnership for Healthy Cities. Para avanzar en la fase de Acelerador de Políticas en esta cooperación, tuve la oportunidad de trabajar en la creación de una serie de lineamientos que determinen las pautas normativas necesarias para la creación de Entornos Escolares Seguros. Estas son una serie de artículos aún en elaboración para el Reglamento de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial.

Finalmente, para uso interno y propósito de comunicación de la Coordinación Proyectos Estratégicos y Vinculación, elaboré una presentación que compara los ejes de esta, con aquellos del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza actual de la ciudad de Guadalajara. Su contenido relaciona los ejes de la Coordinación y Objetivos de la agenda de gobierno de Guadalajara presentes en cada proyecto en proceso. Dicho documento está sujeto a cambios de acuerdo a la finalidad de la información. Su propósito es dar validez a los proyectos realizados y ejemplificar cómo estos se alinean a la visión de gobierno.

En varias instancias, las indicaciones para la elaboración de estos productos eran dadas de forma oral y con puntos generales a abordar. Después de elaborar una versión inicial, el encargado del escenario PAP se aseguraba de brindarme correcciones y sugerencias para ayudar a crear una versión final de cada documento. Como se puede notar, existe varios tipos de producto que se elaboran en la Coordinación y cada uno de estos sirve diferentes propósitos, tanto administrativos como de justificación dentro de cada proyecto en proceso.

6 Reflexiones sobre aprendizajes obtenidos

6.1 Aprendizajes profesionales por alumno/a

Debo admitir que estaba nerviosa de incorporarme a este escenario al no estar segura de cómo mis habilidades como internacionalista iban a complementar un escenario de gobierno local. Sin embargo, esta experiencia me permitió (sorpresivamente) tener un acercamiento, habilidades y conocimiento que me serán útiles en el ámbito laboral al término de mi carrera. Después de egresar de Relaciones Internacionales, espero seguir mi ruta laboral trabajando en la gestión y administración de proyectos para el desarrollo dentro de alguna organización internacional. Esta experiencia reafirmó mi supuesto de que las organizaciones internacionales son aquellas que cuentan con las capacidades técnicas y a veces monetarias para poder llevar a cabo este tipo de proyectos. A pesar de que no sea de mi mayor interés trabajar en el ámbito gubernamental, sé que siendo parte de organizaciones internacionales en materia de desarrollo, constantemente trabajaré con gobiernos locales. Estar “de este lado” de las relaciones de cooperación entre agentes descentralizados me ayudó a tener una idea general del funcionamiento y problemáticas dentro de estas, y que tendré en consideración al incorporarme “al otro lado”, como actor internacional, en un futuro.

Uno de los “funcionamientos” que aprendí dentro de este PAP fue la gran relación interdisciplinaria que se tiene al momento de gestar proyectos de movilidad. A través de este reporte puse un énfasis en condiciones de salud y medio ambiente. Sin embargo, cada proyecto tiene temas en específico que si bien no son propiamente áreas de movilidad, los incorpora dentro de sus objetivos o grupos de interés. Esto me parece, es lo que distingue que una iniciativa sea necesaria y exitosa, el que beneficie a la mayor cantidad de personas en ámbitos que por lo general no son atendidos. En un futuro, a la hora de gestionar proyectos, el conectar diferentes ámbitos dentro de estos será mi prioridad.

Junto con esto, esta experiencia también me dio la oportunidad de obtener aprendizajes de carácter técnico y administrativos para la gestión de cualquier proyecto o el avance de una relación cooperativa. Esto incluye las mencionadas fichas, mapeos, matrices y diagramas. Otro de los aprendizajes profesionales más grandes que obtuve fue la creación de un instrumento de cooperación. Si bien son temas que he visto dentro de clases teóricas, mi experiencia en este PAP me ayudó a ver la realidad de su creación y aplicación dentro de un ámbito práctico. Aprendí que existen diferentes tipos de instrumentos de cooperación, cada uno con sus obligaciones y expectativas correspondientes. Dentro de este escenario trabajé en la creación de un Memorandum de Entendimiento junto con GIZ.

Con estos aprendizajes también viene el entendimiento y énfasis de que cada escenario laboral tendrá una forma específica y particular con la que se manejen o se comuniquen, con sus especificaciones particulares.

6.2 Aprendizajes en lo personal

A pesar de trabajar en otras áreas, no había tenido la oportunidad colaborar en un ambiente laboral formal de una oficina y mucho menos una oficina gubernamental. Por lo tanto, no estaba segura de las dinámicas que se tienen dentro de estas. Me llevé la grata sorpresa de que, en primera, la gran mayoría de las personas en la oficina (más de las que esperaba) eran jóvenes profesionistas. En segunda, que todas las personas trabajando dentro de esta eran muy amables y buscaban hacerme sentir como parte del equipo. Con esto en mente, un aprendizaje personal que obtuve fue la autogestión de labores y la sensibilidad de manejar relaciones laborales.

El primero consejo que me dio el encargado en el escenario de este PAP, Carlos Benavides, fue el de hacer anotaciones. Esto me resultó de gran importancia, especialmente considerando la mencionada falta de procesos, ya que la continuación de actividades y desarrollo se basan en indicaciones verbales. Esta es una habilidad que mantendré en diferentes ámbitos laborales.

Otro aprendizaje que obtuve, y que en gran medida sigo trabajando, es la sensibilidad que se debe tener al manejar relaciones laborales, en especial en ámbitos como son los de gobierno y cuando se

trabaja con otros sectores. Aunque, por lo general, me enorgullezco en mi proactividad, mi tiempo en este PAP me hizo darme cuenta de que esta puede llegar a interpretarse como impaciencia y puede llegar a ser imprudente, en ciertas ocasiones. Hay veces donde se tiene que abordar un tema de forma sutil y política, en especial cuando no se tiene toda la información. Si bien, el ser proactivo puede ser una característica valorada, debo aprender a complementarla con paciencia e inteligencia, para no precipitarme al actuar. De forma similar, tener relaciones amistosas con diferentes personas en diferentes ámbitos sociales, en especial esos fuera de los que trabajas, puede llegar a traer beneficios a la hora de necesitar favores. En general, y a mayor medida, el aprendizaje personal que me parece de mayor valor fue el de cómo manejar y mantener relaciones interpersonales en el área laboral.

7 Conclusiones y recomendaciones

7.1 Conclusiones (En conjunto)

A lo largo de mi tiempo dentro de la Dirección de Movilidad y Transporte, a través del trabajo que realicé junto con la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación, adquirí una gran cantidad de experiencias y aprendizajes que me parece de gran valor para mi formación profesional y personal. Carecía experiencia dentro de un ámbito de gobierno (y de cualquier ámbito profesional de oficina) y desconocía la magnitud y extensión del trabajo en conjunto con el plano internacional en la misma. A pesar de mi inicial duda y nerviosismo al entrar en este escenario, me llevé la grata sorpresa, no solo de poder participar en un ambiente laboral sumamente acogedor, pero también descubrir las diversas oportunidades que se tienen para crear acciones tangibles dentro de un escenario no muy conocido por las y los internacionalistas.

Como se ha demostrado en el presente reporte, el tema de movilidad se presta para trabajarlo desde un enfoque multidisciplinar, importante para el desarrollo de una sociedad más equitativa, inclusiva, justa y sostenible. Por medio de datos y diagnósticos se busca identificar a los grupos más vulnerables y crear proyectos e iniciativas que ayuden a garantizar su seguridad y participación en materia de movilidad en Guadalajara.

Se muestra de forma puntual la relevancia de este escenario en el PAP Cooperación en Procesos de Internacionalización, debido a sus grandes oportunidades de aprendizaje para la cooperación descentralizada y los mecanismos y procesos de esta. Se obtienen tanto conocimiento práctico en la elaboración de los diferentes tipos de documentos, conocimiento teórico al sustentar la necesidad de cada proyecto de cooperación y conocimiento personal, al ir desarrollando las diferentes habilidades interpersonales para el manejo de este escenario. De forma similar, el perfil de las y los estudiantes, en particular de Relaciones Internacionales, encaja de forma ideal para el desarrollo de las actividades y objetivos la Dirección de Movilidad y Transporte, particularmente hablando de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Vinculación.

Con todo lo mencionado, también entiendo que aún tengo muchas áreas en las cuales mejorar. Por el momento, es de mi interés regresar a este escenario el siguiente semestre, para seguir entendiendo el contexto internacional desde un punto de vista local y ampliando mis conocimientos y habilidades dentro de este PAP.

7.2 Recomendaciones

Durante mi tiempo trabajando en este PAP, me percaté de algunas condiciones que me parece, tienen áreas de mejora, tanto en el ámbito de funcionamiento interno como fue mencionado en la sección de problemáticas, al igual que áreas de oportunidad en materia de proyectos y vinculaciones de cooperación.

Mi recomendación es en relación con el diagrama de gantt que se mencionó en el área de Productos y Resultados. Si bien, es un instrumento muy completo en el que se consideran todos los aspectos competentes de las tareas en proceso, me parece que esta misma cualidad podría sobrepasar, abrumar y/o entorpecer las dinámicas de trabajo, haciendo al diagrama obsoleto con el tiempo si no se tiene otras herramientas y/o procedimientos que la complementen. Creo que la Dirección debe preguntarse los siguientes puntos: ¿Quién será responsable de darle seguimiento al diagrama? ¿Cómo se incorporará actualizaciones de ser necesarias y que estas no arruinen la configuración existente? ¿Qué tan periódicamente se creará todo un nuevo diagrama y cómo este retomará las tareas pasadas, eliminando las completadas e incorporando las nuevas? ¿Cómo se establecerá un ritmo de trabajo que en momentos no se estanque y en otros abruma a quien trabaja en las tareas?

Todos estos puntos son aspectos que se pueden contrarrestar con organización, constancia y asertividad.

Otra recomendación que me parece pertinente hacer es el de incorporar una perspectiva de género a los estudios realizados y, por ende, también a las iniciativas, programas y proyectos que su busquen implementar a futuro. Durante mi tiempo en el PAP, una de las actividades que realicé fue el de desagregar la base de datos sobre los siniestros viales en la ciudad de Guadalajara Secretaría de Transporte de Jalisco en los años 2020 y 2021. Aunque la cantidad de información fuera amplia, incluyendo desde el modelo y años de los carros hasta las calles en las que se suscitaron los choques, sintetice la información a solamente las víctimas involucradas en estos siniestros entre 0 y 17 años de edad, su género, situación en la vía (conductor, pasajero o peatón), si resultaron heridos o muertos tras el incidente, el tipo de accidente, entre cuáles calles se suscitó el siniestro, la colonia y el tipo de vehículo. Durante este proceso, me percaté existe una tendencia en los hombres a estar más involucrados en accidentes viales a través de todas las edades, que estos tenían una mayor tendencia en ser conductores y que, por lo general, estos resultaban más letales, teniendo mayor porcentaje de muertes, en particular en los usuarios de motocicletas.

Estas cifras muestran las mismas tendencias que los reportes de la OMS en tema de seguridad vial y género. Estipulan que los hombres menores de veinticinco años representan el 73% de las muertes por siniestros viales y que son hasta tres veces más susceptibles a fallecer en estos que las mujeres (WHO, 2022). Sin embargo, similar a la Dirección de Movilidad y Transporte, dicha organización carece de explicaciones en el porqué. Siendo una tendencia identificada a nivel local e internacional, me parece pertinente realizar investigaciones dentro de las prácticas y hábitos de manejo de este grupo poblacional en la ciudad de Guadalajara para atender esta condición.

Se han realizado estudios previos que buscan encontrar una correlación con temas de masculinidad y género y el manejo que expliquen este fenómeno. Uno de estos es la investigación "*Do Threats to Masculinity Result in More Aggressive Driving Behavior?*" de profesores de la Universidad Texas Tech. Este identifica que en respuesta a una amenaza a su masculinidad, los hombres buscan reafirmar su masculinidad por medio de actitudes agresivas al momento de manejar (Brady, A. M., Parent, M. C., & DeLucia, P. R., 2018). Otro artículo que busca aunar a este fenómeno es el de "*Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers*" por profesores de la Universidad de Helsinki y la Universidad Técnica del Medio Oriente. Esta investigación encontró que los hombres jóvenes, en particular, sobrestiman sus habilidades de manejo y enfatizan sus habilidades al conducir por encima de la seguridad (Özkan, T., & Lajunen, T., 2005). Sin embargo, los resultados de ambos artículos llegan a ser inconclusos en algunas áreas y estos mismos concluyen que, a pesar de que el manejo agresivo de los hombres sea un grave problema de salud pública, estudios sobre la psicología del hombre, masculinidad y género han sido limitados en áreas de seguridad y salud pública, enfatizando la relevancia de dirigir investigaciones e iniciativas con perspectiva de género desde la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara.

La última de mis recomendaciones trata sobre el ampliar los lazos de cooperación de la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara con otras entidades y organizaciones del denominado Sur Global. El Sur Global, al que pertenece México como nación, es una terminología geopolítica que hace referencia a relaciones de poder dentro del sistema contemporáneo capitalista con la contraparte, Norte Global (Dados, N., & Connell, R., 2012). Las zonas consideradas como Sur Global son América Latina, África, Asia y Oceanía (Huag, S., 2021). La importancia de esta terminología, que puede llegar caer en generalizaciones, es el identificar las características geográficas, económicas y sociales que crean condiciones y retos similares entre estas regiones (Koch, F., 2020).

Actualmente, como se percibe por medio de la tabla con actores de la sección de beneficiarios, los vínculos de cooperación y participación de convocatorias con los que cuenta la Dirección están orientados a aquellos del Norte Global. Esto no significa que todas las cooperaciones de la Dirección se vean limitadas a este tipo de relaciones, sino que durante mi estadía en este escenario noté esta condición. Si bien, las vinculaciones con el Norte Global aportan una gran perspectiva sobre la normatividad de un sistema de movilidad activa y sostenible, me parece que estos pueden llegar a carecer de una visión que incorpore problemáticas internas propias de un sistema político, social y económico que caracteriza al Sur Global. Esto puede ser, por ejemplo, en temas de ineficiencias de los sistemas de gobierno, percepción de inseguridad o dinámicas socioeconómicas que dificulten la implementación de los proyectos que propongan, ya que estas no suelen ser problemáticas que enfrenten en sus sociedades. La dicotomía Norte y Sur hace referencia a estas diferencias de condiciones vis-á-vis.

Como lo explica Floran Koch en su artículo “*Cities as transnational climate change actors: applying a Global South perspective*”, una cooperación Sur-Sur, en especial con entes descentralizados, puede ayudar a crear estrategias urbanas con más sensibilidad al contexto. Entiendo que este tipo de terminología puede llegar a parecer innecesaria, pero creo firmemente que a través de entidades como la Dirección de Movilidad y Transporte, en conjunto con otros actores que afronten problemáticas similares a las de nuestro contexto, se pueden realizar acciones que propicien cambios paradigmáticos en la región por medio de soluciones propias y adecuadas a nuestro contexto y realidad.

8 Referencias

- Ayuntamiento de Guadalajara. (2007, June). Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara 2007–2009. https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/20070627_PMD_GDL_1.pdf
- Ayuntamiento de Guadalajara. (2013, March). Decreto que Aprueba el Plan Municipal de Desarrollo Visión 2030 y Plan de Gestión Institucional 2012–2015 para el Municipio de Guadalajara. <https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/PMDGuadalajara2012-2015.pdf>
- Ayuntamiento de Guadalajara. (2022, July). Decreto que Aprueba la Actualización del “Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2021–2024 Visión 2042 | 500 Años.” <https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/GacetaTomolIII Ejemplar31Junio28-2022.pdf>
- Braly, A. M., Parent, M. C., & DeLucia, P. R. (2018). Do threats to masculinity result in more aggressive driving behavior?. *Psychology of Men & Masculinity*, 19(4), 540.
- Dados, N., & Connell, R. (2012). The global south. *Contexts*, 11(1), 12–13. <https://doi.org/10.1177/1536504212436479>
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). (2022, June 30). México (español). <https://www.giz.de/en/worldwide/33041.html>
- Fernández, Lilia, & Gutiérrez, Mirella. (2013). Bienestar Social, Económico y Ambiental para las Presentes y Futuras Generaciones. *Información tecnológica*, 24(2), 121-130. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642013000200013>
- Haug, S. (2021, September 30). What or where is the ‘Global South’? A social science perspective. London School of Economics. <https://blogs.lse.ac.uk/impactofsocialsciences/2021/09/28/what-or-where-is-the-global-south-a-social-science-perspective/>
- Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo. (n.d.). Mejores Calles para México. Mejores Calles para México. Retrieved July 10, 2022, from <https://mejorescallesmx.itdp.org/que-es/>
- International Association of Chiefs of Police. (n.d.). The Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS). Retrieved July 10, 2022, from [https://www.theiacp.org/projects/the-bloomberg-philanthropies-initiative-for-global-road-safety-bigrs#:~:text=Road%20Safety%20\(BIGRS\)-,The%20Bloomberg%20Philanthropies%20Initiative%20for%20Global%20Road%20Safety%20\(BIGRS\),a%20comprehensive%20data%2Ddriven%20approach](https://www.theiacp.org/projects/the-bloomberg-philanthropies-initiative-for-global-road-safety-bigrs#:~:text=Road%20Safety%20(BIGRS)-,The%20Bloomberg%20Philanthropies%20Initiative%20for%20Global%20Road%20Safety%20(BIGRS),a%20comprehensive%20data%2Ddriven%20approach)
- ITDP México. (2021, September 29). Descarga el Ranking Ciclociudades 2020. <https://mexico.itdp.org/noticias/descarga-el-ranking-ciclociudades-2020/>

- London School of Economics and Political Science, LSE Cities, & Bernard Van Leer Foundation. (n.d.). Urban95 Academy. Urban95 Academy. Retrieved July 10, 2022, from <https://www.urban95academy.org/>
- Gobierno de México. (2018, April 21). ¿Qué es la cooperación internacional para el Desarrollo? - gov.mx. Gobierno de México. Retrieved June 30, 2022, from <https://www.gob.mx/amexcid/acciones-y-programas/que-es-la-cooperacion-internacional-para-el-desarrollo-29339?tab=>
- Kirk, J. (2020). From threat to risk? exceptionalism and logics of Health Security. *International Studies Quarterly*, 64(2), 266–276. <https://doi.org/10.1093/isq/sqaa021>
- Koch, F. (2020). Cities as transnational climate change actors: applying a Global South perspective. *Third World Quarterly*, 1–19. doi:10.1080/01436597.2020.1789964
- Means, A. J. (2021). Foucault, Biopolitics, and the Critique of State Reason. *Educational Philosophy and Theory*, 1–2. <https://doi.org/10.1080/00131857.2021.1871895>
- Monje, J. A. (2014, March). Cooperación internacional, descentralización y participación ciudadana: La gestión de la asistencia oficial para el desarrollo desde los gobiernos autónomos descentralizados en el Ecuador. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36632/1/S2014041_es.pdf
- Naciones Unidas. (2015, September 25). Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>
- Oliver, Thomas. (2006). The Politics of Public Health Policy. *Annual review of public health*. 27. 195-233. 10.1146/annurev.publhealth.25.101802.123126.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression*, 31(6), 547-558.
- United Nations Sixty-fourth General Assembly. (2010, March 2). General Assembly Adopts Text Proclaiming Decade of Action for Road Safety (2011–2020), Aimed at Reducing Traffic-Related Deaths, Injuries | UN Press. United Nations: Meetings Coverage and Press Releases. <https://press.un.org/en/2010/ga10920.doc.htm>
- World Health Organization. (2022, June 20). Road traffic injuries. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries#:~:text=Every%20year%20the%20lives%20of,a%20result%20of%20their%20injury>

9 Anexos



Acerca del proyecto Mejores Calles para México

Es un proyecto en colaboración con el **Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés)**, el **CEMEX** y **Autodesk**. Pensando en la sostenibilidad de las ciudades, se busca reconocer e incentivar proyectos que promuevan la seguridad e inclusión en las calles de México, haciendo más accesible el espacio público. Algunas de las problemáticas que se toman en consideración son la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, la congestión vehicular y los siniestros de tránsito.

Sobre la convocatoria Mejores Calles para México

Mejores Calles para México, a través de su convocatoria, busca impulsar “soluciones de infraestructura” bajo el concepto de “Calles Completas”, las cuales son piezas de infraestructura urbana que buscan la redistribución vial y correcta operación de las calles para que puedan ser transitadas por todas las personas “sin importar su edad, género, capacidad o **modo de transporte**” para así revalorar el espacio público y contribuir a la salud de la población. Los proyectos postulados deben considerar principalmente a las personas en mayor situación de vulnerabilidad (peatones, mujeres, infancias y personas de la tercera edad). Los impactos deseados son de tipo social, ambiental y económico.

Para postular un proyecto la convocatoria requiere completar un formulario de registro así como hacer llegar una propuesta gráfica de dos láminas.

Elementos que conforman Calles Completas:

- Infraestructura peatonal, ciclista para el transporte público
- Integración del diseño al entorno
- Infraestructura verde y paisaje
- Sistemas de información para la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público

* Estos pueden variar dependiendo de la vocación y necesidades de movilidad. **No** necesariamente se tienen que incluir todos.

Principios de las Calles Completas

- Inclusión social y equidad
- Seguridad personal y vial
- Sostenibilidad
- Resiliencia

Criterios de evaluación

- Incorporación de los principios base de una calle completa (ver arriba)
- Potencial de la intervención propuesta para generar impactos sociales, ambientales, económicos y culturales positivos en su comunidad
- Viabilidad técnica para el desarrollo del proyecto y para su ejecución en 2023
- Alineación de la propuesta conceptual a guías de diseño urbano locales, nacionales o internacionales.

Cierre de convocatoria: 24 de junio del 2022

Enlace a formulario de inscripción de propuesta: [aquí](#) **Enlace a formulario de trabajo** [aquí](#)

Formato de entrega de láminas: formato A2 (90 x 60 cm). La primera lámina debe incluir la calle seleccionada con descripción conceptual sobre el entorno urbano y su problemática actual; la segunda lámina, debe incluir una imagen de las ideas de intervención donde se incluyan las posibles modificaciones o reordenamiento de la calle y una justificación de la propuesta. Mandar al documento con formato de nombre “Número de formato + Nombre de Calle + Acrónimo de Municipio + Acrónimo de Estado” al correo: mejores.calles@itdp.org.

Página de convocatoria: <https://mejorescallesmx.itdp.org/concurso-2/>



Acerca de NABSA

El **North American Bikeshare & Scootershare Association** (NABSA, por sus siglas en inglés) fue creada en el 2014 en Estados Unidos con el propósito de brindar recursos y educación en temas de transporte y micromovilidad, al igual que crear espacios donde el sector público, privado y organizaciones sin fines de lucro puedan compartir y apoyarse mutuamente. En el 2018, NABSA expandió sus parámetros para incluir otros tipos de micromovilidad, como los carriles de bicicletas. Actualmente, NABSA representa a 72 organizaciones, negocios y ciudades de 6 países.

Conferencia NABSA Guadalajara 2022

La conferencia NABSA, es uno de los eventos más grandes a nivel global en temas de micromovilidad y transporte. Esta busca hacer frente a las problemáticas de la industria por medio de la cooperación e intercambio de conocimientos entre sus invitados mediante talleres, sesiones de networking, prueba de dispositivos y mesas paneles. Algunos de los temas centrales en ediciones pasadas incluyen; bicicletas eléctricas, bicicletas sin anclaje, *scooters*, participación ciudadana, estrategias de interseccionalidad, entre otros. Los temas y el programa específico de esta edición no han sido publicados.

Puntos relevante

- Esta será la primera vez que la Conferencia NABSA se lleve a cabo en Latinoamérica y su sede será en Guadalajara.
- Se estima que habrá alrededor de 400 invitados, incluyendo panelistas, presentadores, operadores de micromobilidad, vendedores de tecnología, funcionarios públicos, gestores comunitarios, organizaciones en defensa del uso de bicicletas, entre otros.
- El anfitrión de la conferencia de este año es BKT, bici pública.
- La conferencia se divide en tres días, del 25 al 27 de octubre, donde se tendrán dos recepciones:
 - La primera será el 25 de octubre en el Museo Cabañas
 - La segunda será el 26 de octubre en la Cervecería Loba

Datos del Evento:

Lugar: Expo Guadalajara | Avenida Mariano Otero #1499

Fecha: Del 25 al 27 de Octubre de 2022

Anexo 4: Mapeo de noticias Reporte Corto de Mortalidad Vial 2020-2021

Título	Fuente	Fecha	Link
Muertes viales en Guadalajara Suben 26%	El Mural	28 de mayo, 2022	https://www.mural.com.mx/aplicacioneslib
Vialidad ZMG: Motociclistas y peatones lideran muertes de tránsito en Guadalajara	El Informador	27 de mayo, 2022	https://www.informador.mx/jalisco/Vialidad
Accidentes en Guadalajara: Estos son los cinco puntos viales con más víctimas fatales	El Informador	27 de mayo, 2022	https://www.informador.mx/jalisco/Accider
Mueren 71 personas en siniestros viales en Guadalajara en 2021	El Diario NTR	27 de mayo, 2022	https://ntrguadalajara.com/post.php?id_no
Aumenta 12.5% la cifra de muertes de personas que viajan en motocicletas, entre 2015 y 2021 en GDL	La Crónica Jalisco	29 de mayo, 2022	https://www.cronicajalisco.com/notas-aum
Guadalajara busca disminuir el impacto fatal de sus vialidades	El Occidental	27 de mayo, 2022	https://www.eloccidental.com.mx/local/gua
Mueren más motociclistas que peatones en Guadalajara	El Informador	28 de mayo, 2022	https://www.informador.mx/jalisco/Muerer
Guadalajara identificó cinco vialidades mortales	Tráfico ZMG	27 de mayo, 2022	https://traficozmg.com/2022/05/guadalajar
Presenta Guadalajara Reporte Corto de Mortalidad Vial 2020-2021	Gobierno de Guadalajara	27 de mayo, 2022	https://guadalajara.gob.mx/gdlWeb/#/deta
Velocidad máxima en Periférico: ¡226 km/h!	El Mural	28 de mayo 2022	https://www.mural.com.mx/aplicacioneslib
Detectan focos rojos de siniestralidad vial	El Diario NTR	30 de mayo 2022	https://ntrguadalajara.com/post.php?id_no
Aumentan en GDL las muertes viales	El Mural	28 de mayo 2022	
Mortalidad en accidentes, por alta velocidad	Milenio	28 de mayo 2022	



Alcanzan 226 km/h en pleno Periferico

El Mural

28 de mayo 2022

Finaliza con éxito cooperación para la planeación de la movilidad urbana sustentable con la Unión Europea

Delegation of the European Union to Mexico

26 de mayo, 2022

<https://www.eas.europa.eu/delegations/m>

Anexo 5: Matriz de convocatorias

Convocatorias							
Institución/Organización	Convocatoria	Link	Dirigida a:	Frecuencia	Alcance	Tipo de programa o proyecto	Tipo de Apoyo
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)	Mejores Calles para México	https://mejorescalles.org/	Autoridades, representantes de la sociedad civil y academia	Primera edición (2022)	Nacional	Propuestas de intervención en vialidades y espacios públicos para mejorar su operación y promover una revitalización urbana a través de la redistribución del espacio vial	Apoyo técnico del ITDP en colaboración con CEMEX y Autodesk: apoyo para generación de un diagnóstico de demanda y uso del espacio público, insumos técnicos para el desarrollo de la propuesta conceptual, licenciamiento completo de herramientas autodesk, capacitaciones
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad	Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad	https://amtm.org.mx/	Estudiantes, académicos, investigadores y consultores, organizaciones de la sociedad civil, funcionarios de gobierno, empresas, asociaciones civiles, e instituciones y personas interesadas	Anual	Nacional	Propuestas y proyectos que contribuyan a analizar y atender la problemática del transporte y de la movilidad.	\$25,000 mxn para el primer lugar en la categoría de proyectos de investigación e innovación y la categoría de tesis de posgrado, \$15,000 mxn para primer lugar en las categorías de tesis de licenciatura y la categoría de Proyectos de Transporte y Movilidad Urbana
BikeNcity, en colaboración con el Reino Unido, a través del programa Mexico-UK PACT	Convocatoria RE-ACTIVA.MX	https://re-activa.mx/	Gobiernos locales, sociedad civil y academia (ciudades)	Anual	Nacional	Proyectos (uno o más) en temas de infraestructura peatonal, infraestructura ciclista, espacio público o infraestructura mixta	Asistencia técnica para gobiernos locales
International Association of Public Transport (UITP)	UITP Awards	https://www.uitp.org/	Miembros del UITP, pero se consideran proyectos excepcionales de no-miembros	Cada dos años (2023 la próxima fecha de competencia)	Internacional	Proyectos que promuevan el transporte público como base de una movilidad urbana sostenible	Reconocimiento de uno de los premios más reconocidos en diferentes ámbitos de movilidad a nivel internacional
Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)	Sustainable Transport Award	https://www.staward.org/	Gobiernos locales (ciudades)	Anual	Internacional	Proyectos de ciudades que hayan implementado proyectos innovadores de transporte sostenible el año anterior (Categorías: transporte público, ciclismo y peatones, manejo de demanda de movilidad, desarrollo urbano sostenible, transporte de mercancías)	Reconocimiento por parte del Sustainable Transport Award Steering Committee conformado por ONGs internacionales, bancos de desarrollo mundiales y regionales, organizaciones científicas y organizaciones gubernamentales de cooperación
Smart City Expo World Congress	World Smart City Awards	https://www.smartcityawards.com/	Sector público y privado, ciudades , negocios, emprendedores, startups, innovadores digitales, desarrolladores, centros de investigación, universidades, técnicos civiles, sociedad civil, organización no gubernamentales, cooperativas, consorcios, activistas e individuos	Anual (en proceso, fecha límite 7 de septiembre de 2022)	Internacional	Estrategias ciudadanas, proyectos e ideas innovadoras en la creación de espacios urbanos más habitables, sostenibles y económicamente prósperos. Algunos temas en consideración: movilidad, energía y medio ambiente, gobernanza, economía, seguridad, infraestructura, etc.	Reconocimiento por una estrategia de proyectos combinados en materia de desarrollo global, iniciativas y políticas públicas para las y los ciudadanos
World Resources Institute & Ross Center	Prize for Cities	https://prizeforcities.com/	Negocios, ONGs, grupos comunitarios, gobiernos locales y colaboraciones de todo tipo de organizaciones e individuos	Bianual (ej: 2020-2021)	Internacional	Proyectos innovadores en respuesta de incertidumbre, disrupciones y crisis en temas de urbanismo.	Premio en mayor efectivo de \$250,000 y para siguientes cuatro puestos \$25,000 cada uno.
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)	Ranking de Ciclociudades	http://ciclociudades.org/	Ciudades de México	Anual	Nacional	Una herramienta de Estrategia de Ciclociudades por parte del ITDP México para la evolución de políticas públicas y acciones en temas de movilidad en bicicleta	Reconocimiento por ser de las ciudades más seguras e innovadoras en México en materia de movilidad en bicicleta

London School of Economics and Political Science, LSE Cities, Bernard Van Leer Foundation	Urban95 Academy	https://www.urban95.com	Líderes de gobiernos locales (ciudades)	3 sesiones al año (2022)	Internacional	Programa de seis semanas diseñadas para ayudar a jefes de gobiernos locales en el desarrollo de estrategias y sistemas urbanos dirigidos a las infancias y cuidadores.	Cursos del LSE en temas de políticas públicas, estrategias efectivas y herramientas de liderazgo dirigidas a líderes de gobierno para el desarrollo y mejora de las vidas urbanas de bebés, infantes y cuidadores.
Save the Children, UNICEF, IFRC, ARUP and the European Network for Child Friendly Cities	Cities4Children	https://cities4children.org	Ciudades de todo el mundo	N/A	Internacional	Una Alianza Global que busca atacar los problemas y retos de niñas y niños en zonas urbanas, especialmente los más marginados.	Alianzas y apoyo de las diferentes organizaciones miembro como para desarrollar planes y actividades a nivel local
United Nations	UN SDG Action Awards	https://sdgactionawards.org	Personas y organizaciones de todo el mundo	Anual	Internacional	Iniciativas que movilicen, inspiren y conecten con las personas para impulsar la acción hacia el futuro más sostenible en el planeta	Reconocimiento por parte de las Naciones Unidas
Global Designing Cities Initiatives	Street for Kids Leadership Accelerator	https://globaldesigningcities.org	Equipos de tres personas de la misma ciudad en áreas interdisciplinarias	Anual	Internacional	Programa para impulsar la conectividad global y desarrollar habilidades para crear ciudades seguras y amistosas para las infancias	Aquellos seleccionados al programa tendrán la posibilidad de obtener recursos de hasta \$20,000 USD para apoyar proyectos locales
Convoca	Congreso/Evento	Link	Dirigida a:	Frecuencia	Alcance	Tipo de Congreso/Evento	
International Association of Public Transport (UITP)	UITP Latin American Hybrid Experience	https://www.uitp.org/	Gobiernos locales de América Latina	Primera edición (anual)	Regional (LATAM)	Evento digital en América Latina para la reflexión de políticas públicas e iniciativas en materia de resiliencia, descarbonización, financiación, nuevas tecnologías digitalización, personas, etc.	
Fira Barcelona	Smart City Expo World Congress	https://www.smartcityexpo.com	Líderes de las compañías, gobiernos y organizaciones más innovadoras.	Anual	Internacional	Un evento a nivel internacional con más 1000 expositores, 24,000 asistentes y 400 speakers de más de 140 países en dos ejes principales de planeación urbana: inclusión y zero waste	
Naciones Unidas	World Urban Forum	https://wuf.unhabitat.org	Gobiernos nacionales, locales y regionales, parlamentos, Organizaciones Inter-gubernamentales, sociedad civil, fundaciones, sector privado, sistema de las Naciones Unidas, Academia, medios e individuos	Anual	Internacional	Conferencia para hacer frente a los problemas más urgentes de la rápida urbanización y sus impactos en las comunidades	
North American Bikeshare & Scootershare Association	NABSA Conference	https://nabsa.net/conference	Sector público, privado y organizaciones sin fines de lucro	Anual	Regional (Norte América)	Uno de los eventos más grandes a nivel global en temas de micromovilidad y transporte. Esta busca hacer frente a las problemáticas de la industria por medio de la cooperación e intercambio de conocimientos entre sus invitados mediante talleres, sesiones de networking, prueba de dispositivos y mesas paneles.	
	TUMI Conference	https://www.transforr.com		Anual	Internacional	Conferencia para aunar en temas de infraestructura sustentable y la importancia de la infraestructura de movilidad sustentable	



Esteemed Selection Committee,

Safeguarding the rights of children and adolescents has been a fundamental part throughout [this] public administration trajectory. That is why, in 2016, as [we] pushed forward the necessary actions to grant the city the title of **Child-Friendly City (CFC)**, as part of the **UNICEF Child-Friendly Cities and Communities Initiative**. This, in order to place children and adolescents at the centre of the design, management and implementation of public policies with the purpose of guaranteeing their survival, protection, development, participation and inclusion.

This title has as central component the creation of efficient policies based on the **2030 Agenda**, the **Convention on the Rights of the Child** and fostering youth participation as established by **UNICEF**. With this in mind, the Zapopan administration has been encouraged to launch programmes with the intention of improving the internal structure of educational centres, at primary and secondary levels, in matters of surveillance, safety, medical attention, staff-training, integral health, culture, resources and nutrition for families; as well as generating sub-agencies of the Integral System for Families (Sistema Integral para la Familia, in Spanish) and offices devoted to the protection and guarantee of youth rights.

[Our] commitment [...] is to create a safe and inclusive city that provides for the necessities of its children. In cooperation with strategic partners, such as **Bloomberg Philanthropies** and **Vital Strategies** through the **Alliance for Healthy Cities**, we have developed the initiative **Safe School Spaces (Entornos Escolares Seguros)** whose aim is to improve road safety conditions for kids around school areas.

Along with this, we have generated alliances with national associations with the objective of generating collaborative processes, and reclaim public spaces to maximizing their shared value, looking for the betterment of neighbourhoods throughout the city. Within the collaborative framework with the **Placemaking Mexico Foundation**, we have achieved the inauguration of a public space designated to our programme **Bike-School (BiciEscuela)**. The main purpose of this programme is to educate the city's youth on the health, efficiency and economic benefits of active mobility.

Through the creation of hybrid infrastructure with the recent construction of seventy-three kilometers of bike paths, the reconstruction of over 300 kilometers of walkways, and the creation of nineteen universally accessible safe crosspaths, and programmes such **Road Fighters (Luchadores Viales)**, that aims to improve the city's road culture and education, and the before mentioned programmes, we reinforce our dedication towards the of an "inclusive, safe, resilient and sustainable" city, as stated by Goal 11 of the United Nation's Sustainable Development Goals; in particular, target number 7, which states the priority for "universal access to safe, inclusive and accessible, green and public spaces" for vulnerable groups, especially for children.



**Movilidad y
Transporte**
Gestión Integral
de la Ciudad

These efforts have allowed Guadalajara and Zapopan to place first and second, respectively, in the **Institute for Transportation and Development Policy's (ITDP) Cycling Cities Ranking** in regards the creation and execution of public policies for biking mobility—further pushing the Guadalajara's inclusive urban development.

Urban 95 Academy would be an opportunity for our professional team to share our experience and good practices with the rest of the attendees. Similarly, the attendance to this programme would reinforce our own capacities and technical knowledge in order to keep building the city we envision.

For this reason, I grant my unconditional support to the members of Guadalajara's Mobility and Transportation Department and the **Bloomberg Philanthropies' Initiative for Global Road Safety** who present this application. I wholeheartedly wish they are given the opportunity to be one of the selected groups, and, with the experience and knowledge they acquire, to keep adding to the vision of generating integral strategies that would allow us to redesign the roads and city for the children and adolescents of Guadalajara.

Sincerely,

Guadalajara, Jal. on the --th of ----, 2022.

	Temas	Observaciones		Sub Temas	Observaciones
1.1	Cruceros Seguros		1.1.1	Reyes Heroles y 8 de Julio	
			1.1.2		
1.2	Corredores		1.2.1	Enrique Díaz de León	
			1.2.2	Av. 16 de septiembre	
1.3	Ciclovías		1.3.1	Javier Mina	
			1.3.2	8 de julio	
			1.3.3	Carril Bus-Bici Hidalgo	
1.4	Entornos Escolares Seguros		1.4.1	Garibaldi	
1.5	Manuales de diseño y capacitaciones	Jacqueline dará seguimiento al tema con Paco Galaviz	1.6.1	Infraestructura ciclista	
			1.6.2	Infraestructura peatonal	
			1.6.3	Infraestructura PCD	
			1.6.4	Paradas de transporte público	
1.6	Workshops de tránsito, movilidad y seguridad vial		1.7.1		
			1.7.2		
1.7	Plan de Seguridad Vial		1.8.1		
			1.8.2		
1.8	Programa Integral de Gestión de Límites de Velocidad en el AMG (AMIM)	Falta definir los corredores en donde se harán los pilotos. El Salto no asistió a las sesiones.	1.9.1		
			1.9.2		
1.9	Estación MiBici (AMIM-DMTG+BKT) Capacitación de Datos (GDL+AMIM)	Plan está por definirse	1.10.1		
			1.10.2		
1.10	Soporte al corredor MiMacro Perif[erico y MiMacro Calzada	Por definir	1.11.1		
			1.11.2		
1.11	Entornos Escolares Seguros (Política Pública Estatal)		1.12.1		
			1.12.2		
1.12	Manual de Diseño de Infraestructuras y Seguridad Vial		1.13.1		
			1.13.2		
1.13	Análisis de siniestralidad en infraestructura ciclista actual	MAGV debe dar retro al análisis	1.14.1		
			1.14.2		
1.14	Estrategia de gestión de motocicletas (Motos)				Se identificarán las zonas críticas a las cuales se analizará la morfología urbana para emitir recomendaciones

Anexo 8: Diagrama Gantt para uso interno

(Captura de pantalla de la segunda página del diagrama)

Cronograma de trabajo Proyectos Estratégicos						
RESPONSABLE DEL PROYECTO		Carlos Alberto Benavides Ornela				
NÚMERO EDT	TÍTULO DE LA TAREA	RESPONSABLE DE LA TAREA	FECHA DE INICIO	FECHA DE ENTREGA	DURACIÓN	% COMPLETADO DE LA TAREA
1	Placemaking México: Glorieta La Normal/ Parque Mercado					
1.1	Aplicación de métricas	CECCV	06/12/21	20/01/22	44	100 %
1.2	Aplicación de dinámicas (dibujos)	CECCV	27/01/22	16/03/22	49	100 %
1.3	Calendario de biciescuelas (GDL-Zapopan)	CECCV / CPEV	20/01/22	11/02/22	21	100 %
1.4	Convocatoria de invitados	CPEV	01/01/22	22/02/22	51	100 %
1.4.1	Inauguración	Inauguración	18/03/18	22/03/18	4	100 %
1.5	Parque Mecado	CPEV	18/03/18	22/03/18	4	100 %
2	GIZ México					
2.1	Prueba Piloto: Bahía de carga y descarga					
2.1.1	Elegir polígono y definir viabilidad	CPEV	29/03/18	02/04/18	3	0 %
2.1.2	Realizar campaña de socialización, comunicación y capacitación a empresas	CPEV	29/03/18	02/04/18	0	0 %
2.1.3	Monitoreo y Difusión de Resultados	CPEV	29/03/18	02/04/18	0	0 %
3	PHC: Fase III					
3.1	Definición de entornos	Jesús Carlos Soto Morfín	01/01/21	01/01/21	0	100 %
3.2	Definición de Plan de Implementación	CPEV	01/01/21	01/01/21	0	60 %
3.2.1	Definición Presupuesto	MAGV/CPEV	01/01/21	01/01/21	0	100 %
3.2.2	Mapeo de actores	CECCV	01/01/21	01/01/21	0	100 %
3.3	Nombre de la persona		01/01/21	01/01/21	0	0 %
4	PHC: Acelerador de Políticas					
4.1	Entregables					
4.1.1	Análisis PESTLE	CPEV	01/01/21	01/01/21	0	100 %
4.1.2	Análisis Causa Raíz	CPEV	01/01/21	01/01/21	0	100 %

(Captura de pantalla de la cuarta página del diagrama)

	Temas	Observaciones	Sub Temas	Observaciones
1.1	Aplicación de métricas		1.1.1	
			1.1.2	
1.2	Aplicación de dinámicas (dibujos)		1.2.1	
			1.2.2	
1.3	Calendario de biciescuelas (GDL-Zapopan)		1.3.1	
			1.3.2	
1.4	Convocatoria de invitados		1.4.1	Inauguración
			1.4.2	Parque Mecado



El presente documento expone y distingue las características de los cuatro ejemplos de estudios de caso realizados por el Equipo de Investigación Internacional para Lesiones perteneciente a la Universidad Johns Hopkins (JH-IIRU, por sus siglas en inglés) relacionados con el **uso de la motocicleta y la seguridad vial**. Se identifica la metodología utilizada en cada uno de los artículos, así como los métodos y técnicas aplicadas para el levantamiento de información.

Título	El impacto de las estrategias de seguridad vial mexicanas implementadas en el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial de la ONU
Objetivo	Evaluar los avances en la prevención de lesiones causados por hechos de tránsito (<i>Road Traffic Injuries, RTI</i>) en el contexto de la Década de Acción para la Seguridad Vial de la ONU.
Metodología	La metodología parte desde un enfoque cuantitativo , desarrollando un análisis estadístico y estandarizado por edad utilizando estimaciones de población (2018) para medir los niveles de muertes y lesiones derivados de siniestros viales.
Hallazgos	La implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial de México (2011-2020), se asoció con un promedio reducción del cambio porcentual anual en la tasa de mortalidad por RTI estandarizada por edad del 1,3%. Las reducciones fueron más evidentes en peatones y vehículos de cuatro ruedas (6,7 % y 5,3 %, respectivamente, de 2011 a 2018); la tendencia de mortalidad en motociclistas aumentó de 1999 a 2018 un promedio de 12.8% anual. La subestimación potencial de la mortalidad debido a la clasificación errónea de las muertes disminuyó del 22,7% en 1999 al 16,4% en 2018.
Conclusiones	Se deben realizar esfuerzos urgentes para prevenir el creciente número de RTI en motociclistas.

Título	Uso inadecuado de casco de motocicleta en Cuernavaca
Objetivo	Estimar la incidencia del uso del casco, así como los factores asociados al uso inadecuado del casco entre motociclistas de Cuernavaca.
Metodología	Un estudio transversal que incluyó observaciones en la vía pública y una encuesta a una muestra de motociclistas. Los datos fueron recopilados al momento en que los motociclistas cargaban combustible, entre febrero-marzo de 2009 y marzo del 2010.
Resultados	Se observaron 1286 motociclistas. La incidencia del uso de casco fue del 78%. El uso del casco fue mayor en los conductores (84%) que en los pasajeros (37%) y entre los hombres (81%) en comparación con las mujeres (42%). De los 493 motociclistas encuestados, la incidencia de uso inadecuado de cascos fue de 64,8%. La incidencia de uso inadecuado del casco en personas con estudios de educación primaria y secundaria fue mayor en comparación con aquellos con estudios de licenciatura. Algunos factores asociados a esta incidencia se relacionan con los viajes por ocio o placer.

Título	La frecuencia del uso de casco en motocicletas desde una observación en tres ciudades mexicanas
Objetivo	Cuantificar la frecuencia del uso adecuado de cascos en los usuarios de motocicletas en las ciudades de Cuernavaca, Guadalajara-Zapopan y León, entre 2010 y 2012.
Metodología	Cuatro rondas de observaciones , con una duración de una semana durante cuatro meses entre 2010-2012. Asimismo, se establecieron puntos de observación en las intersecciones con semáforos funcionales proporcionales al tamaño de cada ciudad.
Hallazgos	Se registró el uso de casco en 73.8% de las personas usuarias. El uso de éste era mucho menor en mujeres que en hombres (55.3%). Del mismo modo, se identificó que los conductores usan casco con mayor frecuencia (76.35%) que los pasajeros (51.6%). León obtuvo el mayor porcentaje de uso de casco (85.9%), seguido de Cuernavaca (71.5%) y finalmente, Guadalajara (62.7%).
Conclusiones	Los usuarios de las tres ciudades registraron tener uso apropiado del casco mayor al 70%, por encima de la media nacional. Sin embargo, el estudio concluye que estas cifras pueden mejorar debido a que el uso de motocicletas está en aumento, las intervenciones dirigidas a sus usuarios y los incentivos para el uso de cascos son necesarios para reducir siniestros viales, lesiones fatales y no fatales.

Titulo	La frecuencia del uso de teléfono móvil en motocicletas desde una observación en tres ciudades mexicanas
Objetivo	Cuantificar la frecuencia del uso del teléfono móvil e identificar los factores asociados a esta práctica. en las ciudades de Cuernavaca, Guadalajara-Zapopan y León, entre 2011 y 2012.
Metodología	Dos rondas de observaciones en cada ciudad, durante el 2011 y 2012. Esta investigación fue un subestudio de una investigación mayor sobre el uso de cascos en usuarios de motocicletas.
Hallazgos	Un total de 4244 motociclistas fueron observados. En general, el porcentaje del uso del teléfono móvil fue del 0.64%. La ciudad con el porcentaje más alto fue Guadalajara-Zapopan (1.03%), al igual que el porcentaje más alto de usuarios que no portan casco.
Conclusiones	Este factor de riesgo debe ser monitoreado debido al creciente uso de motocicletas.. La actual legislación debe ser implementada con mayor rigor para así evitar muertes y lesiones atribuibles a dicho factor.

Anexo 10: Desagregación de datos sobre siniestros viales de la Secretaría de Transporte Jalisco, edades 0 a 17

Total de incidentes	94
---------------------	----

Total de Mujeres	21	Cantidad por medio de transporte		Cantidad por heridas y muertas		Cantidad por tipo de accidente		Situación en la vía	
		Motocicleta	3	Heridas	20	Choque	1	Pasajera	16
		Automovil	0	Muertas	0	Contra objeto fijo	0	Conductora	4
		Bicicleta	1	No especifica	1	No especifica	20	Peatona	1
		No especifica	17					No especifica	0

Total de Hombres	67	Cantidad por medio de transporte		Cantidad por heridos y muertos		Cantidad por tipo de accidente		Situación en la vía	
		Motocicleta	28	Heridos	43	Choque	20	Pasajero	17
		Automovil	11	Muertos	2	Contra objeto fijo	1	Conductor	44
		Bicicleta	4	No especifica	22	No especifica	46	Peatón	6
		Camioneta de carga	1					No especifica	0
		No especifica	23						

Total de género no específico	6	Cantidad por medio de transporte		Cantidad por heridos y muertos		Cantidad por tipo de accidente		Situación en la vía	
		Motocicleta	0	Heridos	6	Choque	0	Pasajerx	3
		Automovil	0	Muertos	0	Contra objeto fijo	0	Conductor(x)	0
		Bicicleta	0	No especifica	0	No especifica	6	Peatón(x)	3
		Camioneta de carga	0					No especifica	0
		No especifica	6						